

IL MONDO DEI TRASPORTI

VOITH

Prodotti
per l'Italia
che cresce

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXII - N. 211 - LUGLIO-AGOSTO 2012

€ 5,00

Nella "battaglia dei giganti" Iveco lancia la sua nuova innovativa ammiraglia

Stralis disegna il futuro

ELEGANTE E NELLO STESSO TEMPO AGGRESSIVO NELLE SUE FORME ESTERNE, UN ABITACOLO CHE GARANTISCE UNA VITA A BORDO DI ASSOLUTA COMODITÀ E SICUREZZA, CONTENUTI TECNICI E TECNOLOGICI ESTREMAMENTE INNOVATIVI, LO STRALIS HI WAY, CHE DEBUTA UFFICIALMENTE AL SALONE DI HANNOVER, HA NEL NUOVO CURSOR EURO 6 LA CARTA VINCENTE IN TERMINI DI BASSI CONSUMI E ALTA REDDITIVITÀ.

Mauro Zola da pagina 23



Il manager piemontese affronta una nuova sfida alla guida di Italscania Franco Fenoglio ritorna protagonista

DOPO LA RICCA ESPERIENZA MATURATA IN IVECO E LE PARENTESI ALTRETTANTO IMPORTANTI AL VERTICE DI NEW HOLLAND CONSTRUCTION E PIAGGIO VEICOLI COMMERCIALI, DA GIUGNO FENOGLIO HA PRESO IN MANO IL TIMONE DELLA FILIALE ITALIANA DI SCANIA CON GRANDI AMBIZIONI.

TRENTO - La nuova sfida di Franco Fenoglio alla guida di Italscania è iniziata ufficialmente lo scorso 1° giugno, quando ha assunto l'incarico di Amministratore delegato. Nel momento del suo insediamento alla poltrona più alta della filiale italiana della Casa svedese, Fenoglio ha dichiarato: "La nostra economia non ha mai attraversato un momento così difficile, non si tratta di una crisi finanziaria passeggera, bensì struttural-

le, tuttavia rivolgo uno sguardo ottimista al futuro perché sono consapevole del fatto che noi italiani siamo perfettamente in grado di reagire nelle situazioni di criticità. Nel 2013 inizieremo un ciclo positivo, in controtendenza con quello vissuto in questi ultimi anni".

Paolo Altieri a pagina 2

UNA GAMMA COMPLETA CHE COMPRENDE I DUE PRIMI PROPULSORI EURO 6

La piattaforma globale dei motori del Grifone per ogni applicazione



TRENTO - Scania gioca alla grande. La nuova piattaforma globale di motori è il tassello che completa l'offerta di un'ampissima gamma di autocarri per il servizio pesante. Da quest'anno, questi autocarri sono tutti dotati di motori che vengono impiegati a livello globale e sono conformi a tutti gli standard sulle emissioni in vigore nelle diverse aree del pianeta: Euro 3, Euro 4, Euro 5, EEV ed Euro 6. I propulsori sono in grado di funzionare al 100 per cento a biodiesel.

"Con la nuova piattaforma di motori globale - spiega Paolo Carri, Direttore Prodotto & Marketing di Italscania - i clienti possono avere accesso a impareggiabili rapporti di coppia e potenza che coprono tutte le possibili applicazioni degli autocarri per il servizio pesante. I due primi motori Euro 6 di Scania, i 13 litri da 440 e 480 cv, presentano una combinazione di tecnologia EGR e SCR, cioè ricircolo dei gas di scarico e riduzione catalitica selettiva, e sono adatti per il trasporto a lungo raggio e il cantiere. La gamma dei sedici propulsori Euro 5 va da 230 a 620 cv e gli undici motori EEV da 230 a 730 cv includono una versione a etanolo e due a gas/biogas. Per i mercati Euro 4, la gamma comprende nove motori da

250 a 620 cv, tutti basati su tecnologia SCR. Sette motori Euro 3 da 250 a 580 cv completano l'offerta globale".

Dal lancio della nuova piattaforma di motori nel 2007 sono stati introdotti numerosi perfezionamenti, ora integrati in tutta la gamma. "Punta di diamante dell'offerta è la proposta Euro 6 - continua il dottor Carri - propulsori che associano una serie di soluzioni tecniche innovative per tagliare radicalmente le emissioni (quelle di ossidi di azoto sono circa un quinto di quelle dei motori Euro 5, quelle di particolato intorno a un sesto) mantenendo i consumi sugli ottimali valori dei propulsori Euro 5. Gli standard Euro 6 entreranno in vigore nell'Unione Europea e in alcuni Paesi limitrofi il 31 dicembre di quest'anno per i nuovi modelli di veicoli e un anno dopo per tutti i nuovi veicoli venduti. Inoltre, l'Euro 6 è il primo passo verso l'implementazione degli standard sulle emissioni armonizzati a livello mondiale, che interessano Europa, America del Nord e Giappone, e faciliterà il coordinamento e lo sviluppo di standard futuri. I livelli Euro 6 si avvicinano a quelli applicati in America del Nord (EPA 10) e Giappone (Post NLT) dal 2010".

ITALSCANIA / Il nuovo Amministratore delegato

Franco Fenoglio di

Paolo Altieri

TRENTO - La nuova sfida di Franco Fenoglio alla guida di Italscania è iniziata ufficialmente lo scorso 1° giugno, quando ha assunto l'incarico di Amministratore delegato. Nel momento del suo insediamento alla poltrona più alta della filiale italiana della Casa svedese, Fenoglio ha dichiarato: "La nostra economia non ha mai attraversato un momento così difficile, non si tratta di una crisi finanziaria passeggera, bensì strutturale, tuttavia rivolgo uno sguardo ottimista al futuro perché sono consapevole del fatto che noi italiani siamo perfettamente in grado di reagire nelle situazioni di criticità. Nel 2013 inizieremo un ciclo positivo, in controtendenza con quello vissuto in questi ultimi anni". E sui primi contatti con il mondo Scania, il manager ha voluto sottolineare: "Sono stato favorevolmente colpito dalla grande professionalità riscontrata nel Gruppo Scania e dalla forza del prodotto all'avanguardia, orientato al controllo dei consumi, all'ecologia, alla modularità. Quest'ultimo aspetto, in particolare, consente di offrire ai nostri clienti un prodotto su misura e incentrato sulle vere necessità: dalla flotta, alla raccolta rifiuti, alla cantieristica e all'off-road. Ho anche sposato con estremo piacere la meto-



Franco Fenoglio, da giugno Amministratore delegato di Italscania

"HO TROVATO UNA SQUADRA ALTAMENTE PROFESSIONALE, CHE LAVORA CON GRANDE PASSIONE E DEDIZIONE ED È GARANZIA ASSOLUTA DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI, ACCANTO A QUELLA ASSODATA DEL PRODOTTO - HA DETTO FRANCO FENOGLIO - ABBIAMO LE CAPACITÀ PER COMPRENDERE CON RAPIDITÀ LE ESIGENZE SPECIFICHE DELLA CLIENTELA E AGIRE, OVE NECESSARIO, CON COMPETENZA E ACCURATEZZA".

dologia SRS (Scania Retail System) che si poggia su alcuni principi fondamentali: il cliente prima di tutto, il rispetto per l'individuo, la qualità.

MASSIMA CURA DELL'AUTISTA

Scania pone estrema attenzione anche al ruolo e alla cura dell'autista, ad esempio attraverso la manifestazione Young European Truck Driver riservata ai giovani autisti under 35, incentrata sulla sicurezza e giunta alla sua quinta edizione". Ed estremamente positivo è stato anche il commento nel momento dell'arrivo in Italscania: "Ho trovato una squadra altamente

LA SQUADRA DI FRANCO FENOGLIO

Cinzia Caserotti	Direttore Vendite
Ilario Panizza	Direttore Servizi
Paolo Carri	Direttore Prodotto & Marketing
Bengt Rasmussen	Direttore Bus e Motori Marini e Industriali
Dino Ceconi	Direttore Amministrazione, Finanza e HR
Per Spjut	Direttore Scania Finance Italy

professionale, che lavora con grande passione e dedizione ed è garanzia assoluta della qualità dei servizi offerti, accanto a quella assodata del prodotto. Abbiamo le capacità per comprendere con rapidità le esigenze specifiche della clientela e agire, ove necessario, con competenza e accuratezza. La rete di vendita e as-

sistenza Scania in Italia è molto forte e permette di proporre al cliente un delta di professionalità e costanza. Un esempio ne è la vicinanza e l'attenzione rivolta ai figli dei nostri concessionari, al fine di offrire continuità nel tempo e lavorare sul lungo periodo". La Rete Scania Italia conta 25 distributori e 106 officine

IL MONDO DEI SERVIZI SCANIA PER VENIRE INCONTRO ALLE ESIGENZE DEI CLIENTI

Caserotti: "Il mix vincente delle soluzioni complete e integrate"



Cinzia Caserotti, Direttore Vendite di Italscania

TRENTO - L'essere "fornitore di servizi", vale a dire la capacità di fornire soluzioni complete e integrate all'autotrasportatore è un concetto base della filosofia Scania.

Le problematiche che un trasportatore deve affrontare non sono solo legate al veicolo, che deve essere in primo luogo corrispondente alle sue specifiche necessità professionali, ma riguardano anche una serie di altri aspetti: da quello finanziario e assicurativo, alla gestione del parco veicolare e della formazione degli autisti, fino alla pianificazione degli interventi di manutenzione e riparazione.

"L'offerta finanziaria Scania - ci dice Cinzia Caserotti, Direttore Vendite di Italscania - prevede leasing personalizzati e flessibili, per dare impulso e futuro all'attività dei suoi clienti con costi certi e programmati a copertura di tutto il ciclo di vita dei veicoli. In più, nell'ottica di affrontare momenti difficili che possono mettere a repentaglio il lavoro, il programma assicurativo Scania è pronto ad aiutare i clienti per minimizzare la perdita finanziaria e gestire velocemente i danni, attraverso una consulenza altamente professionale".

Per la gestione del parco veicolare, il costruttore svedese ha lanciato da tempo lo Scania Fleet Management, il sistema che permette il monitoraggio, utile e di facile lettura, di vari aspetti legati alla funzionalità e all'utilizzo di ciascun veicolo del proprio parco: dal consumo di carburante allo stile di guida dell'autista, dalla localizzazione del ve-

colo durante il percorso allo scarico dei dati dal tachigrafo da remoto.

"Altrettanto importante è la gestione della formazione degli autisti - prosegue la dottoressa Caserotti - Per questo c'è lo Scania Driver Training, il programma di formazione che dà la possibilità di conoscere utili suggerimenti per migliorare le tecniche di guida. È ormai risaputo che un autista professionalmente preparato fa la differenza in termini di risparmi di carburante, sicurezza nel trasporto del carico, vita operativa del veicolo".

In Italia, i corsi teorici e pratici di Driver Training sono attivi dal 2008. Ampia è la sezione dedicata agli interventi di manutenzione e riparazione.

"Conosciamo l'importanza di una manutenzione effettuata con regolarità e competenza tecnica per garantire l'efficienza nel lungo periodo - precisa Cinzia Caserotti - Scania ha quindi da tempo attivato una serie di contratti per una copertura totale del mezzo, con interventi calcolati sulla base dell'utilizzo del veicolo e del suo chilometraggio. In aggiunta, c'è la possibilità di optare per contratti di riparazione riguardanti tutti i componenti della catena cinematica e i principali organi ad essa collegati. Il fine è chiaro: fornire al cliente costi certi, sollevandolo dalle incombenze legate al buon funzionamento dei suoi veicoli".

In Italscania si concepisce la vita operativa dei veicoli come un "percorso" che, per essere il più tranquillo possibi-

le, prevede delle "stazioni di servizio", una successiva all'altra. Ciascuna di esse offre un servizio specifico, che può essere progressivamente arricchito con contenuti sempre più ampi e particolari.

Si parla dunque di Contratto di manutenzione programmata, Contratto Ok3 e Ok4, Contratto di manutenzione e riparazione Light, Contratto di manutenzione e riparazione Integrale. Per coloro che possiedono un veicolo con più di 5 anni di anzianità, e che quindi necessitano di un'attenzione maggiore, ecco il Contratto di manutenzione Senior.

"Per aiutare i clienti a mantenere il proprio veicolo in piena efficienza con un occhio ai costi - aggiunge Cinzia Caserotti - Scania lancia periodicamente sul mercato delle campagne mirate per l'utilizzo di ricambi originali che sono progettati per avere un'elevata qualità, lunga durata e perfetto adattamento con tutti gli altri componenti".

Da ultimo, particolare importanza riveste il servizio di assistenza "24 ore Scania", attivabile tramite una telefonata tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24. I veicoli Scania e i loro autisti possono così contare su una rete di officine autorizzate in grado di farsi carico del problema tecnico con competenza e rapidità.

Nel corso del 2011, Italscania, da cui dipende l'organizzazione delle 106 officine della rete, ha prestato soccorso a oltre 3mila camion Scania esteri e ha assistito oltre 4mila clienti italiani, di cui circa la metà in Italia.

PRODOTTI E SERVIZI PER MINIMIZZARE I CONSUMI E RIDURRE LE EMISSIONI DI CO2

Con Ecolution il risparmio fa bene all'ambiente



TRENTO - Chi ha detto che economia non fa rima con ecologia? Scania dimostra concretamente che non è affatto così. Ecolution è la soluzione ideale per i clienti che puntano a minimizzare il consumo di carburante e ridurre le emissioni di CO2.

Un pacchetto di prodotti e servizi perfetto per il risparmio e ottimo per l'ambiente, studiato in base al tipo di trasporto e alle specifiche esigenze del cliente, articolato in quattro moduli. In pratica, partendo da un'analisi dettagliata dell'attività dell'azienda di trasporto, Scania concorda con essa un obiettivo relativo ai consumi, che entrambi si impegnano a centrare.

Il primo passo è l'ottimizzazione del veicolo, utilizzando tutte le opzioni disponibili per minimizzare i consumi di carburante. Questo può includere ad esempio spoiler, minigonne, componenti leggeri, l'utilizzo di carburanti alternativi, oltre alla scelta mirata della catena cinematica.

Il secondo passo si basa sulla formazione degli autisti attraverso Scania Driver Training e il nuovo servizio di Follow-up per un continuo addestramento.

Il Driver Training fornisce i più innovativi consigli di guida e le tecniche per la riduzione dei consumi, e quindi delle emissioni inquinanti, senza compromettere la sicurezza; è così possibile ottenere un contenimento dei consumi anche del 10 per cento.

Scania Driver Follow-up significa istruire gli autisti in modo attivo, con continui contatti individuali basati sulle analisi dei dati raccolti da Scania Fleet Management sulle prestazioni del veicolo.

Infine, con il contratto di manutenzione Ecolution il veicolo viene mantenuto nelle condizioni ottimali in primo luogo relativamente all'efficienza dei consumi ma anche nell'ottica di favorire una migliore prestazioni complessiva.

Ovviamente, il miglioramento che è possibile ottenere con il pacchetto Ecolution dipende da molti fattori, come la tipologia di trasporto, la specifica dei veicoli di riferimento, le rotte, lo stile di guida iniziale degli autisti.

Fattori di cui ovviamente bisogna tenere conto per raggiungere condizioni ottimali di trasporto.

illustra le strategie del marchio svedese

nuovo protagonista



autorizzate. Sono parte di un esteso network europeo con complessivi 853 punti vendita e assistenza del costruttore svedese.

AFFRONTARE LA CRISI

Franco Fenoglio è pronto ad affrontare le sfide di una situazione economica congiunturale ancora fortemente negativa. In Europa, i positivi risultati messi a segno nel 2011 rispetto agli andamenti negativi del 2010 e del 2009 rispetto al 2008, non sembrano trovare corrispondenza nei risultati dell'anno in corso. Se, anche grazie al ruolo trainante di mercati come Francia, Germania, Gran Bretagna e Polonia, il 2011 si è chiuso con volumi di oltre 237mila unità, il confronto tra marzo 2011 e marzo 2012 vede quest'ultimo segnare una diminuzione delle consegne di trucks dell'1,5 per cento, ovvero da 58.243 a 57.347 unità.

"In Italia - ha spiegato Franco Fenoglio - le immatricolazioni registrate a maggio sono state 4.067, il 37 per cento in meno rispetto alle 6.446 unità del maggio 2011. L'anno scorso sono state consentite 13.744 immatricolazioni, in aumento rispetto ai due anni precedenti ma ben lontane dai risultati del 2008, anno rispetto al quale si è

Segue a pagina 4

IL SUCCESSORE DI LEIF ÖSTLING IN CARICA DAL 1° SETTEMBRE

Lundstedt nuovo Presidente e Ceo di Scania



Martin Lundstedt, Presidente e Chief Executive Officer di Scania AB

SÖDERTÄLJE - Cambio al vertice di Scania AB. Il Consiglio di amministrazione della Casa svedese ha infatti nominato Martin Lundstedt Presidente e Chief Executive Officer di Scania AB a partire dal 1° settembre. Lundstedt succede a Leif Östling che entra a far

parte del Consiglio di gestione di Volkswagen AG.

Sempre dal 1° settembre diventeranno operativi alcuni avvicendamenti all'interno dell'Executive Board di Scania. Martin Lundstedt, classe 1967, laureato in Scienze, è attualmente Executive Vice President di Scania, responsabile della divisione Franchise & Factory Sales. Entrato in Scania nel 1992, Lundstedt ha ricoperto diversi incarichi fra cui quello di responsabile dello stabilimento di Angers (Francia) dal 2001 al 2005 e di Senior Vice President Trucks fino al 2007. All'interno dell'Executive Board di Scania, oltre a Martin Lundstedt manterranno le loro attuali funzioni Jan Ytterberg, Chief Financial Officer, e Christian Levin, Head of Sales and Services Management. Per Hallberg, at-

tuale Capo Ricerca & Sviluppo ed Acquisti, è stato invece nominato capo della Produzione e Logistica succedendo ad Anders Nielsen, nominato Chief Executive Officer in Man Truck & Bus AG. Harald Ludanek succede a Per Hallberg e assume la carica di Capo Ricerca & Sviluppo. Ludanek è oggi Capo dello Sviluppo Veicoli in Volkswagen AG. Henrik Henriksson, attualmente Senior Vice President Truck in Scania, subentra a Martin Lundstedt in qualità di Capo Franchise & Factory Sales. Andrea Fuder, attualmente responsabile Acquisti Interni di Volkswagen, diventa Capo Acquisti.

Infine, Kent Conradson, oggi Senior Vice President Risorse Umane di Scania, è stato nominato Capo Risorse Umane nell'Executive Board.



Tra i fattori che Fenoglio ha indicato come punti di forza di Scania, la Ricerca & Sviluppo occupa un ruolo di primo piano. A essa attualmente viene destinato il 5 per cento del fatturato della Casa svedese.

Franco Fenoglio di nuovo protagonista

Segue da pagina 3

perso l'11 per cento. In tre anni è progressivamente diminuito anche il parco circolante: nel 2008 contava su 252.516 veicoli, nel 2011 su 212.163".

INVESTIMENTI COSTANTI

Tra i fattori che Fenoglio ha indicato come punti di forza di Scania, la Ricerca & Sviluppo occupa un ruolo di primo piano. Un settore dove il marchio del Grifone non smette di investire (attualmente viene destinato il 5 per

cento del fatturato di Scania). E i risultati non mancano vista l'introduzione di innovazioni importanti in materia di emissioni (motori Euro 6), consumi e sistemi di assistenza al conducente (Driver support e Active prediction).

Lo Scania Technical Centre di Södertälje ha all'attivo qualcosa come 3.200 ingegneri, di cui 500 espressamente dedicati allo sviluppo motori. "Nel centro tecnico di Södertälje - ha precisato Franco Fenoglio - è in costruzione una nuova galleria del vento climatica denominata CD7. È l'unica in Europa a essere in grado di testare veicoli pesanti con temperature che oscillano da -35°C a +50°C, dal gelo secco polare al caldo umido tropicale. Potranno anche essere simulate neve, pioggia ed esposizione solare mentre il carico sui veicoli sarà simulato da un dinamometro da 800 kW. La galleria del vento climatica sarà completata all'inizio del 2013, con un investimento totale di circa 40 milioni di euro".

La nuova e super avanzata galleria del vento testimonia il continuo progresso tecnologico che caratterizza Scania e le consente di proporsi come punto di riferimento globale sui mercati internazionali.

Trento - A Italscania Spa, il nuovo Amministratore delegato Franco Fenoglio porterà una grande esperienza acquisita in oltre 25 anni di lavoro in ambito auto-



Trento - A Italscania Spa, il nuovo Amministratore delegato Franco Fenoglio porterà una grande esperienza acquisita in oltre 25 anni di lavoro in ambito auto-

motive. Laureato in Scienze Politiche a indirizzo Economico presso l'Università di Torino, 59 anni, il numero uno di Italscania ha ricoperto, fra gli altri, vari ruoli dirigenziali in imprese di riferimento mondiali. Dal 1991 al 2005 ha lavorato presso Iveco Fiat Spa, prima a capo della Direzione Commerciale, poi in qualità di Senior Vice President Sales and Marketing con mansioni di responsabilità dell'intero processo commerciale, infine di Executive Vice President International Operations and Business Development occupandosi della gestione delle aree extra-Europa di interesse strategico (Asia Pacific, India, Cina, Turchia, Africa e Middle East e America Latina) e delle attività di Business Development e di Joint Ventures con partner internazionali. Dal 2005 al 2007 ha ricoperto la carica di Presidente e Amministratore delegato di New Holland Construction Equipment Spa e dal 2007 al 2012 è stato Direttore Divisione Veicoli Commerciali di Piaggio & C. Spa.

IL TRENTATREENNE DI ARSIÉ RAPPRESENTERÀ L'ITALIA ALLA FINALE EUROPEA YETD 2012

Il bellunese Edy De Rocco è campione italiano



In basso, Franco Fenoglio stringe la mano di Edy De Rocco. Sul podio anche Barocci (a sinistra) e Unterhofer.

Trento - È Edy De Rocco il migliore giovane camionista italiano dello Young European Truck Driver 2012. Trentatreenne, nato ad Arsié, in provincia di Belluno, De Rocco si è aggiudicato la finale nazionale della competizione internazionale organizzata da Scania ed è pronto al grande match conclusivo dello YETD 2012: Edy De Rocco rappresenterà infatti il nostro Paese durante la finale europea, in programma il 7 e 8 set-

tembre presso il quartier generale di Scania a Södertälje (Svezia) dove, insieme ai vincitori di altri 24 Paesi del Vecchio Continente, si contenderà l'ambito titolo di miglior giovane Camionista d'Europa 2012.

Il vincitore si aggiudicherà un camion Scania personalizzato nuovo fiammante. Il titolo di campione italiano è stato assegnato durante la finale nazionale svoltasi a Trento il 9 giugno, presso la sede di Italscania, dopo una impegnativa serie di prove pratiche di abilità e di manovra. Edy De Rocco e il secondo classificato, Michele Barocci, hanno dato vita a una emozionante finale, terminata con un testa a testa nella cosiddetta "Super Z", che ha strappato applausi al numeroso pubblico presente. Dopo due secondi posti nell'edizione dello Young European Truck Driver 2007 e 2010, Edy ha vinto la concorrenza degli altri preparatissimi concorrenti ed è così salito sul gradino più alto del podio. Edy De Rocco sarà accompagnato in Svezia da Michele Barocci, 33 anni, di Castelbellino, in provincia di Ancona, e dal ventiseienne Michael Unterhofer di Collalbo (Bz), rispettivamente piazzatisi al secondo e terzo posto alla finale italiana.

Le prove, molto articolate, che gli otto finalisti hanno dovuto affrontare prevedevano un test di guida economica su strada, una serie di esercizi di mano-

vra particolarmente impegnativi e una sezione dedicata per saggiare la loro competenza nell'ancoraggio del carico. Il riconoscimento di "Piede di piuma", consegnato al finalista che si è meglio distinto nella prova su strada facendo riscontrare il miglior consumo di carburante, è andato a Lorenzo Gasperetti, 22 anni, di Tuenno, in provincia di Trento, il più giovane fra i finalisti. L'albo d'oro italiano dello YETD comprende Michele Sandri, primo campione italiano nel 2003, poi laureatosi campione europeo in quello stesso anno, Christian Basset nel 2005, Ezio Vinai nel 2007, Gerhard Thaler nel 2010 e quindi Edy De Rocco nel 2012.

Lo YETD, rivolto a giovani camionisti under 35, è solo una delle tante iniziative di Scania volte a sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema della sicurezza stradale ma non solo. Lo YETD, il più grande concorso tra conducenti di autocarri, pone da sempre gli autisti al centro dell'attenzione, promuovendo la loro competenza e professionalità, mettendone in risalto il ruolo fondamentale per la società e per l'industria globale dei trasporti. Un conducente abile e ben preparato ha maggiori probabilità di evitare incidenti salvando vite umane, e ciò, unito a una riduzione del consumo di carburante e dei costi di manutenzione del veicolo, porta un beneficio anche all'azienda di trasporto.



IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA,
CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE
Paolo Altieri

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

SEDE LEGALE
Via Stresa 15 - 20125 Milano
EDITORE Vega Editrice

PRESIDENTE Luisella Crobu

DIRETTORE EDITORIALE Cristina Altieri
CONDIRETTORE EDITORIALE Vincenzo Lasalvia

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

PROMOZIONE Piero Ferrari
ART DIRECTOR Renato Montino

IMPAGINAZIONE E FOTOCOPOSIZIONE
Varano, Busto Garolfo (Milano)

STAMPA
Graphicscalve, Vilminore di Scalve (BG)

Il Mondo dei Trasporti è registrato presso il Tribunale di Milano numero 327 del 4/5/1991 - Abbonamento annuo: Italia Euro 50,00, estero: Euro 120,00 - Banca d'appoggio: Uni-Credit Banca - Agenzia Muggiò; Codice IBAN: IT 21 V 02008 33430 000041141143 - Poste Italiane Spa - Sped. in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 N. 46) Art.1, comma 1, DCB Milano - Distribuzione GE.MA Srl: Burago di Molgora (MB).

*Uomini e Riscossa
per tutti*

i-Sigma è alta tecnologia e sicurezza in ogni condizione



dalla ricerca **eni**, nasce **i-Sigma**

Una linea completa di lubrificanti ad alta tecnologia per la trazione pesante. Prodotti formulati per garantire la pulizia del motore e la resistenza all'usura in qualunque condizione climatica e stradale.

Scegli **i-Sigma** top MS 5W-30, il lubrificante progettato per i motori di ultima generazione equipaggiati con i dispositivi di trattamento delle emissioni.

Chiedi **i-Sigma** nelle migliori autofficine e presso le stazioni di servizio **agip** ed **eni**.

lubrificanti eni
un mondo che si muove con te



eni

eni.com

MERCEDES-BENZ / Con il Tempomat "previdente" si risparmia fino al 3 per cento di gasolio

L'Actros che guarda lontano

ad esempio il nuovo Actros 1845 BlueTec 6, impiegati sulle lunghe percorrenze in condizioni medio-gravose viaggiano con un risparmio che arriva fino al 3 per cento rispetto ai modelli dotati di Tempomat classico.

PER LA PRIMA VOLTA IMPIEGATI DATI GPS PER IL COMANDO DEL CAMBIO: UN SISTEMA EFFICIENTE DI ASSISTENZA PER UNO STILE DI GUIDA ATTENTO AI CONSUMI.

Lino Sinari

STOCCARDA - La riduzione del consumo di benzina e gasolio e l'abbattimento delle emissioni inquinanti diventeranno sempre più elementi fondamentali per poter circolare sulle nostre strade. Di pari passo, aumentare l'efficienza energetica dei veicoli per ridurre i consumi e di conseguenza le emissioni è un imperativo comune a tutti i produttori. Da questo punto di vista il Nuovo Actros, "Truck of the Year 2012", è un passo avanti, essendo in grado di "prevedere" la strada e di assistere il conducente, aiutandolo ad apprendere uno stile di guida più attento ai consumi.

Utilizzando il Predictive

Powertrain Control, disponibile a richiesta sul Nuovo Actros, il consumo di carburante si riduce di un ulteriore 3 per cento. In che modo? Il sistema rivela la topografia del percorso che il veicolo deve affrontare e interviene per ottimizzare i consumi.

SCALATE TEMPESTIVE

Il Predictive Powertrain Control è il primo Tempomat GPS al mondo: il sistema interviene quindi non solo nella regolazione della velocità e della frenata, ma agisce attivamente anche sul comando del cambio. In questo modo il sistema sfrutta tutto il potenziale della funzione EcoRoll (di serie sull'Actros) e co-



Il Tempomat intelligente crea le condizioni per uno stile di guida ottimale che, senza tale sistema, sarebbe possibile solo grazie a conducenti molto motivati e in condizioni di massima concentrazione.

UN PREZIOSO ALLEATO

Il Predictive Powertrain Control è una novità che coniuga tecnologie già presenti sul veicolo, utilizzandole unitamente ai dati provenienti dall'ambiente esterno. In pratica, il Tempomat intelligente, grazie a interventi sul cambio che sfruttano una profonda conoscenza del veicolo e del tragitto, crea le condizioni per uno stile di guida ottimale che, senza tale sistema, sarebbe possibile solo grazie a conducenti estremamente motivati e in condizioni di massima concentrazione. In altre parole: il Predictive Powertrain Control sfrutta, fino all'ultima goccia, tutte le potenzialità in termini di risparmio di carburante del nuovo Actros.

Con l'impiego del Predictive Powertrain Control l'azionamento dei comandi del veicolo si configura in modo tanto semplice quanto quello di qualunque altro autocarro Mercedes-Benz.

Il conducente deve sostanzialmente limitarsi ad impiegare il sistema di regolazione della velocità. Oltre ai parametri regolabili già noti, occorre regolare un solo ulteriore valore limite. In caso di mancata impostazione di tale valore limite, tuttavia, il Pilot utilizza il parametro preimpostato che è attivo all'inizio di qualunque viaggio. Durante la marcia è possibile eseguire una regolazione di precisione delle principali grandezze che influiscono sulla regolazione, utilizzando semplicemente il menu di bordo.



manda, all'occorrenza, scalate tempestive nel primo o secondo rapporto immediatamente inferiore.

Nel suo primo stadio di sviluppo, senza funzione di intervento sul cambio, la regolazione della velocità GPS viene offerta da Daimler Trucks da ormai tre anni per gli autocarri statunitensi del marchio Freightliner.

Il sistema, disponibile oltreoceano con il nome Predictive Cruise Control a partire dal 2009, anno della sua introduzione sul mercato, è stato il primo Tempomat a livello mondiale dotato di "uno sguardo lungimirante". I dati

geodetici abbinati al rilevamento della posizione del veicolo con il GPS (Global Positioning System) rendono possibile un funzionamento "previdente" del Tempomat.

In questo successivo stadio di sviluppo, il sistema utilizza le informazioni sul percorso al fine di regolare la marcia in salita e in discesa. In questo modo il Predictive Powertrain Control trasforma il classico svantaggio, insito nello stesso principio di funzionamento del sistema Tempomat non regolato, in vantaggi chiari e misurabili: gli autocarri per il trasporto a lungo raggio completamente carichi, come

DAF TRUCKS / Per l'undicesima volta CF85 conquista il prestigioso premio "Fleet Truck of the Year"

Abituato ai record

AL CF85 SONO STATE RICONOSCIUTE CARATTERISTICHE DI RILIEVO COME L'OTTIMALE COSTO DI GESTIONE, IL SOSTANZIALE RISPARMIO DI CARBURANTE E IL GRADIMENTO DA PARTE DEL DRIVER.

LONDRA - Daf CF85 non finisce di stupire. Ancora una volta, l'undicesima dal 1994 a oggi, si è aggiudicato il premio inglese "Fleet Truck of the Year" durante la presentazione del "Motor Transport Awards 2012" di Londra, uno dei premi più riconosciuti nel settore dei trasporti del Regno Unito, organizzato dalla rivista specializzata "Motor Transport". Al CF85 sono state riconosciute caratteristiche di rilievo come l'ottimale costo di gestione, il sostanziale risparmio di carburante e il gradimento da parte del driver. Inoltre, a Daf Trucks è stata attribuita l'offerta del miglior pacchetto tutto compreso per gli operatori della flotta, con un valido servizio clienti e un servizio post-vendita leader di mercato. La performance di CF nel "Motor Transport Awards" non ha uguali, visti i tanti titoli "Fleet Truck of the Year" conquistati. È stato Ray Ashworth, Direttore generale di Daf Trucks UK a ritirare il trofeo di fronte a 1.500 rappresentanti del mondo dell'industria dei trasporti nella cena di presentazione di Londra. "Questo è un grande riconoscimento per il CF85 e per tutta la rete dei concessionari vendita e post-vendita - ha dichiarato Ashworth - Questo riconoscimento è molto importante perché viene assegnato dagli utenti stessi, da operatori di flotte molto esigenti. La vincita di questo premio durante alcuni degli anni più impegnativi che l'industria dei trasporti del Regno Unito abbia mai sperimentato, evidenzia i principi chiave della nostra gamma di veicoli: massima affidabilità, comfort conducente più elevato, eccezionale assistenza fornita dalla nostra rete nazionale dei concessionari dedicati. Ovviamente, si tratta anche di alta efficienza. Il CF è sempre stato considerato uno dei camion a più basso consumo di carburante sul mercato e con le ultime tecnologie ATe ancora una volta significativi risparmi possono essere realizzati, un fattore importante in tempi in cui i prezzi del carburante sono saliti a livelli record".



IVECO / Avviato un progetto formativo rivolto al personale della Rete piemontese

Formazione al primo posto

IL PIANO, NATO DALLA COLLABORAZIONE CON IL CENTRO NAZIONALE OPERE SALESIANE, HA OTTENUTO IL FINANZIAMENTO DA PARTE DELLA REGIONE PIEMONTE.

TORINO - In anni di crisi gli investimenti dei costruttori non si sono focalizzati esclusivamente su prodotti e tecnologie. La valorizzazione delle risorse umane non è mai passata in secondo piano.

Anzi, almeno per Iveco il personale aziendale così come quello della Rete assume un'importanza centrale per avere un vantaggio competitivo.

Lo dimostra il progetto di formazione presentato al Polifunzionale di Iveco che sancisce la collaborazione tra l'azienda e la Federazione nazionale Cnos-Fap (Centro Nazionale Opere Salesiane-Formazione Aggiornamenti Professionale).

Obiettivo: la realizzazione di un piano di formazione rivolto al personale della Rete Iveco nel territorio piemontese.

Il progetto è stato sottoposto alla procedura di selezione relativa a un bando del marzo 2011, finalizzato alla formazione di lavoratori occupati in imprese del settore automotive e, rispettando gli standard richiesti, ha ottenuto il finanziamento da parte della Regione Piemonte.

All'incontro di presentazione sono intervenuti Andrea Bucci, General Manager di Iveco Mercato Italia, e Maurizio Giraud, Direttore

Generale Cnos-Fap Piemonte, per illustrare il piano di formazione che prevede il coinvolgimento di 209 dipendenti della Rete Iveco per un totale di 1.108 ore di formazione.

"In un periodo macro-economicamente delicato - ha sottolineato nel suo intervento Andrea Bucci - un progetto di tale entità rappresenta per Iveco un vantaggio competitivo. Questa iniziativa rimarca ancora una volta la focalizzazione di Iveco nei confronti della formazione di tutte le figure professionali che operano al suo interno; l'incremento delle competenze e l'offerta di un servizio di qualità elevata ai propri clienti sono valori fondamentali di Iveco, per giocare un ruolo da leader".

La Federazione nazionale Cnos-Fap è un'associazione costituita nel 1977 che coordina i Salesiani d'Italia impegnati a promuovere un servizio di pubblico interesse nel campo dell'orientamento, della formazione e dell'aggiornamento professionale con lo stile di don Bosco, fondatore delle congregazioni dei Salesiani e delle Figlie di Maria Ausiliatrice, canonizzato nel 1934 da Papa Pio XI.

Cnos-Fap è presente, attualmente, in 16 regioni e dispone di circa 60 sedi operative (CFP) coordinate dalla Sede Nazionale.



Una nuova gamma per una nuova era.

Il nuovo Antos. Sviluppato per la distribuzione pesante.

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



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

IL PRIMO SAMOTER RISALE AL 1964 E DA SUBITO SI RIVELA UNA SCELTA VINCENTE

Come promuovere l'economia strategica del cava & cantiere



Il Samoter ha rafforzato il ruolo di partner per le imprese.

VERONA - La prima edizione del Samoter risale al 1964. Una vera e propria scommessa, dal momento che la manifestazione nasceva per presentare le macchine movimento terra, fino ad allora parte integrante di Fieragricola (erano state inserite dal 1948). La scelta si rivela vincente e soprattutto in linea con le esigenze di quella miriade di piccole e medie imprese che necessitavano di un appuntamento specialistico di scambio, promozione e confronto con le diverse esperienze tecniche e con il mondo della ricerca e dell'università.

Samoter rappresenta in quell'anno un appuntamento unico

nel panorama fieristico mondiale e un'occasione preziosa per le aziende del comparto, che proprio in quell'epoca cominciano ad avere uno spazio riservato e a compiere un percorso di maturità che a distanza di tempo si è tradotto in un grande elemento di progresso economico e sociale.

Seguendo le necessità di un mercato in grande crescita, Samoter amplia poi la merceologia della rassegna: oltre al movimento terra vengono inseriti i vari comparti dell'edilcantieristica. Nel 1971 la manifestazione entra nell'UFI (Union des Foires Internationales), l'organismo che riunisce gli organizzatori di rassegne di maggiore spessore internazionale, e due anni più tardi lancia il primo di una serie di prestigiosi premi che vengono assegnati a chi, azienda pubblica o privata, e paese, si è particolarmente distinto nella progettazione e realizzazione di grandi opere o nella costruzione di tecnologie all'avanguardia. Alla fine degli anni Settanta il comparto entra in un periodo difficile: la domanda di prodotti tecnologici si contrae e le opere di rilievo si riducono.

L'onda lunga della congiuntura sfavorevole arriva fino ai primi anni '80. La conseguenza è che parecchi marchi gloriosi scompaiono dal panorama imprenditoriale, mentre altri, attraverso alleanze interne e internazionali, trovano il modo di competere ancora più efficacemente sui mercati. In questi anni il Salone, dopo una lunga riflessione con le organizzazioni di categoria, modifica il calendario e da annuale diventa biennale, garantendo alle imprese la possibilità di programmare meglio i loro investimenti e la presentazione dei prodotti.

Dal 1993 la rassegna diventa triennale, con un accordo di alternanza con i maggiori saloni internazionali - Intermat di Parigi e Bauma di Monaco - che rafforza il brand e accresce la propria rappresentatività di settore includendo altri segmenti emergenti del comparto: il mondo del tunneling, il noleggio, la distribuzione, l'approfondimento tecnico-scientifico e la ricerca.

Le ultime due edizioni del Samoter sono all'insegna della continuità del successo: l'edizione 2008 registra la partecipazione di 1.026 espositori, di cui il 30,7 per cento esteri provenienti da 36 Paesi, su una superficie netta espositiva di 131.156 metri quadrati e con un'affluenza di 106.857 visitatori. Il 2011, con oltre 900 espositori (di cui il 29 per cento stranieri provenienti da 37 diversi Paesi) e quasi 100 mila visitatori, ha confermato il ruolo di assoluto rilievo nel panorama internazionale ricoperto dal Samoter, pur in un momento difficilissimo per l'economia a livello globale e per il settore delle costruzioni in particolare.

Samoter da alcuni anni ha rafforzato il ruolo di partner per le imprese, soprattutto sul fronte dell'internazionalizzazione, sviluppando una serie di iniziative che non si limitano alla realizzazione della manifestazione fieristica, ma accompagnano le aziende nei tre anni tra un'edizione e l'altra.

Tra queste, i Samoter Tour, iniziativa itinerante a supporto dei processi di internazionalizzazione delle PMI focalizzato su presentazioni e incontri d'affari b2b che ha toccato, negli anni scorsi, Bulgaria, Polonia, Russia e Romania.

SAMOTER 2014 / È iniziato il viaggio verso la prossima edizione del Salone dedicato alle macchine da cantiere

Macchine e sostenibilità

SOSTENIBILITÀ DELLA FILIERA DELLE COSTRUZIONI E INTERNAZIONALIZZAZIONE DEI MERCATI SONO AL CENTRO DELL'EVENTO CHE VERONAFIERE OSPITERÀ DAL 27 FEBBRAIO AL 2 MARZO 2014. IL COMPARTO ITALIANO LEGATO AL MOVIMENTO TERRA E ALLE ATTREZZATURE DA CANTIERE HA CHIUSO IL 2011 CON UN EXPORT DI 2,26 MILIARDI DI EURO, IN CRESCITA DEL 23 PER CENTO SUL 2010.

Fabio Basilico

VERONA - Sarà l'edizione del cinquantenario ma non solo. Il 2014 si preannuncia come un anno epocale per il Samoter, una delle più importanti manifestazioni internazionali dedicate al mondo delle macchine movimento terra, da cantiere e per l'edilizia. Tante le novità in programma alla 29esima edizione della kermesse veronese, che è a cadenza triennale. Innanzitutto, proprio in occasione delle cinquanta candeline, Samoter rinnova il proprio modo di comunicare la manifestazione

ne e creare occasioni di business tra espositori e buyer esteri. Oltre a un restyling del logo e del sito web www.samoter.com, i collegamenti con i social network più famosi e gettonati, come Facebook, Twitter, YouTube e LinkedIn, diventano parte integrante della promozione. Mentre è completamente dedicato a moltiplicare i contatti tra gli operatori il nuovo Samoter Forum, interessante novità al pari dell'Area Academy/Laboratory che propone iniziative formative ed eventi in preparazione al Salone. Sostenibilità della filiera del-



le costruzioni e internazionalizzazione dei mercati sono al centro dell'evento che Veronafiere ospiterà dal 27 febbraio al 2 marzo 2014. "Samoter 2014 vede protagonista la sostenibilità

economica, sociale e ambientale della filiera delle costruzioni - spiega Ettore Riello, Presidente di Veronafiere - e si pone come obiettivo il ruolo di reale supporto per il comparto edili-

zia e movimento terra, da sempre settori core della rassegna".

Il comparto italiano legato al movimento terra e alle attrezzature da cantiere ha chiuso il 2011 con un export di 2,26 mi-

liardi di euro, in crescita del 23 per cento sul 2010. In tempi di crisi economica, non sono in tanti a poter vantare risultati in crescita. Samoter 2014 dedicherà grande attenzione all'internazionalizzazione dei prodotti, vitale per un settore come quello italiano. "In questa prospettiva - dice Giovanni Mantovani, Direttore generale di Veronafiere - Samoter rafforza il posizionamento sui mercati esteri, allargando la propria presenza anche nei Balcani, nell'Europa dell'Est, nel bacino del Mediterraneo e nella penisola araba, senza dimenticare le economie emergenti di Asia e America Latina, aree al centro di azioni mirate nei prossimi due anni per accrescere i buyer qualificati".

Samoter, il cui fulcro storico sono le macchine, gli impianti e le attrezzature per edilizia, cantieri e grandi opere, vuole essere sempre più il punto di riferimento a livello europeo e palcoscenico internazionale per un settore che, nonostante la crisi globale, resta trainante dell'economia mondiale, affiancandosi quale partner di riferimento a imprese, istituzioni e associazioni di categoria appartenenti all'universo delle costruzioni.

LANGUE IL MERCATO MENTRE LE MACCHINE DA COSTRUZIONE SONO SEMPRE PIÙ APPREZZATE ALL'ESTERO

Export ancora di salvataggio per le imprese italiane



Le esportazioni italiane sono cresciute nel 2011 del 23 per cento.

VERONA - Mentre il mercato nazionale è ancora fermo a causa della crisi dell'edilizia, l'Italia fa furore all'estero. Secondo l'Unacea, l'Unione nazionale delle aziende construction equipment & attachments, che raggruppa una parte significativa delle imprese italiane del settore, le esportazioni di macchine da costruzione italiane sono cresciute nel 2011 del 23 per cento a un totale di 2,26 miliardi di euro.

Una crescita che dovrebbe continuare anche quest'anno, alla luce delle previsioni che gli analisti hanno elaborato per il mercato europeo ed extra-europeo. Del resto, dati incoraggianti arrivano dall'export delle macchine movimento terra (982 milioni di euro, +42 per cento), gru a torre (120 milioni, +23 per cento), macchine per la perforazione (501 milioni, +20 per cento), macchine stradali (126 milioni, +13 per cento) e per il calcestruzzo (315 milioni, +8 per cento). In controtendenza le macchine per la preparazione degli inerti che registrano una flessione del 9 per cento.

Ottimistici anche i dati di Ucomesa, l'Unione costruttori macchine edili stradali minerarie e affini, che sottolinea come ci si possa aspettare un incremento ulteriore dell'esportazione attorno al 9 per cento per il 2012 e calcola che l'export pesi mediamente per il 75 per cento sul fatturato delle aziende. L'economia, e il settore delle costruzioni in particolare, hanno quindi ripreso un trend positivo in Europa e nel resto del mondo dopo un biennio assolutamente negativo.

Fanno eccezione alcuni mercati europei - Grecia, Spagna e Italia - che hanno sofferto la crisi dei debiti sovrani dell'area Euro. In Italia, l'Ance, l'Associazione delle imprese di costruzioni italiane, stima che nel 2011 la riduzione degli investimenti del settore sia stata del 5,4 per cento e prevede un ulteriore calo del 3,8 per cento. Tra il 2008 e il 2012 il settore avrà perduto il 24,1 per cento in termini di valore. Pesa in par-

ticolare il taglio nel settore dei lavori pubblici che nel quinquennio è pari al 37,2 per cento.

Il bilancio del mercato interno italiano è quindi assai negativo: l'Anfia, l'Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, calcola un calo nel 2011 delle vendite dei veicoli cava-cantiere del 15,2 per cento. Una riduzione ancora più impressionante se si pensa che nello stesso periodo il comparto dei veicoli pesanti dalle 16 tonnellate in su è cresciuto del 12,8 per cento.

Dal canto suo Cantiermacchine, che rappresenta le aziende importatrici e distributrici delle macchine da cantiere nel nostro Paese, registra un calo delle vendite 2011 attorno al 21,5 per cento. Complessivamente, dal 2007 al 2011 il mercato italiano è crollato del 65 per cento. Anche Unacea sottolinea che sul mercato italiano lo scorso anno sono state vendute appena poco più di 10mila macchine movimento terra con un calo del 21,2 per cento.

Una flessione peggiore si registra per le macchine stradali (-43,6 per cento) mentre i macchinari per il calcestruzzo (autobetoniere, beton pompe, pompe autocarrate e carrellate, impianti, spritzbeton...), anche se in calo, hanno mostrato nell'ultimo trimestre del 2011 un rallentamento della flessione, fermatasi al -7 per cento. Per Ucomesa, infine, il mercato delle costruzioni in Italia è afflitto da una vera e propria recessione che presumibilmente durerà ancora per tutto il 2012.

NUOVO
HD9

**COMFORT ESTREMO
PER LAVORI ESTREMI.**



PIÙ COMFORT IN CABINA

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

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

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

ASTRA

PER CONSULTARE LE INFORMAZIONI IL SISTEMA È ORA ACCESSIBILE DA TUTTI I DISPOSITIVI MOBILI.

Nils Ricky

ZINGONIA - Tenere traccia dei veicoli e dei conducenti vuol dire migliorare l'efficienza del trasporto, poter pianificare una regolare manutenzione, tenere il veicolo in ottime condizioni, pianificare e gestire la manutenzione dell'intera flotta, tenere traccia di tutte le spese di sostituzione dei componenti e molto altro ancora. Ma è possibile tenere traccia di tutti i costi direttamente imputabili al singolo veicolo? Dynafleet di Volvo Trucks si pone come garanzia di efficace ed efficiente gestione della flotta: con Dynafleet è possibile analizzare il movimento del veicolo e tenere traccia della posizione di ogni singolo veicolo della flotta con un minimo sforzo.

Dynafleet, sistema basato sul web per la gestione della flotta, è ora accessibile tramite una nuova applicazione progettata per dispositivi mobili che semplifica ulteriormente la consultazione delle informazioni. L'app Dynafleet consente alle aziende di gestire tutta la loro flotta e gli incarichi di trasporto in remoto, da qualsiasi ubicazione tramite smartphone o tablet. Si può inoltre accedere in tempo reale a una serie di informazioni, tra cui la posizione esatta per la localizzazione, il consumo di carburante, i tempi di guida del conducente, le emissioni di CO2 e le sedi dei concessionari di Volvo Trucks. "Con la nuova app Dynafleet - afferma Jarkko Aine, responsabile del reparto Communications & Competence di Volvo Trucks - abbiamo migliorato sensibilmente l'accesso e la navigazione da dispositivi mobili. L'interfaccia è semplice e chiara e consente agli utenti di accedere a importanti informazioni sulla flotta, in qualsiasi mo-

VOLVO TRUCKS / La nuova applicazione Dynafleet tiene traccia dell'intero parco veicoli

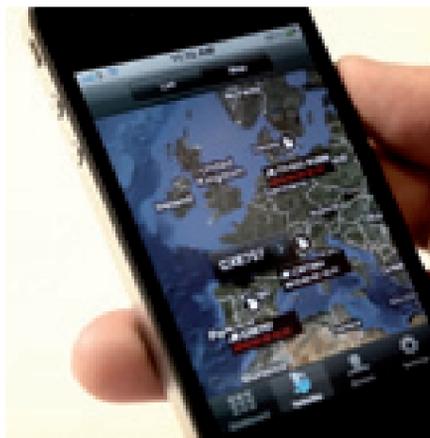
Flotta sempre sotto controllo



La nuova app Dynafleet consente di tenere traccia dei singoli camion e dell'intera flotta in remoto tramite smartphone e tablet.



L'app Dynafleet può essere utilizzata per tenere traccia di conducenti o singoli camion, fino all'esatta ubicazione.



L'app Dynafleet fornisce dati dettagliati in tempo reale, direttamente nelle mani dell'autista.



I punteggi sull'efficienza dei consumi sono una funzionalità unica dell'app Dynafleet e possono essere applicati alle flotte intere o a camion e conducenti individuali. I punteggi possono anche essere scomposti in parametri specifici.

mento e da qualsiasi posizione, con un semplice tocco".

Le nuove funzionalità includono i punteggi sull'efficienza dei consumi. Insieme alla formazione dei conducenti, le informazioni raccolte tramite Dynafleet possono contribuire a ridurre i consumi di carburante fino al sette per cento. E adesso,

con il lancio dell'app, Dynafleet include anche i punteggi sull'efficienza dei consumi, che rendono possibili ulteriori risparmi. Tenendo traccia dei consumi di carburante di ogni veicolo e conducente in qualsiasi flotta, l'app Dynafleet calcola i punteggi sull'efficienza dei consumi nelle quattro aree

principali: anticipazione e frenata, utilizzo del motore e marcia, adattamento di velocità e arresto. Ogni punteggio può essere in seguito scomposto in pa-

rametri specifici per informazioni più dettagliate. "I punteggi sull'efficienza dei consumi - aggiunge Jarkko Aine - sono esclusivi dell'app Dynafleet e

semplificano ulteriormente il monitoraggio e la riduzione dei consumi di carburante. Gli utenti saranno in grado di accedere ai punteggi complessivi per l'intera flotta o per i singoli camion, come anche ai dati relativi a periodi di tempo specifici. I punteggi possono anche essere scomposti in parametri specifici in modo che le aziende possano individuare le aree esatte che necessitano di miglioramento e mettere a punto opportuni piani d'azione e attività di formazione. In seguito, nel corso dell'anno, questa funzionalità verrà aggiunta anche a Dynafleet Online".

La nuova app Dynafleet è disponibile già da ora per iPhone e iPad e può essere scaricata gratuitamente dall'App Store di Apple. È, tuttavia, richiesta una sottoscrizione a Dynafleet perché questa app sia funzionale. "I nostri clienti - dice Peter Brännerud, Services Sales, presso il centro Volvo Truck in Svezia - usano sempre più gli smartphone e i tablet nelle loro operazioni, e riceviamo un numero crescente di richieste per un'applicazione proprio come questa. Questa app corrisponde esattamente alle loro aspettative e prevedo che avrà molto successo".

Dynafleet è stata introdotta nel mercato nel 1994 e Volvo è stata la prima azienda europea produttrice di camion a offrire il suo sistema di gestione della flotta. In anni recenti, le vendite sono aumentate in modo significativo e oggi Dynafleet ha più di 30mila veicoli iscritti, rispetto agli 11mila di appena due anni fa. È disponibile in 19 lingue e in tutti i mercati tranne il Nord America.

VOLVO TRUCKS / Per la prima volta, un FH guida un convoglio di camion e auto su strade pubbliche

Plotone FH

"IL FOCUS SULL'AMBIENTE DI LAVORO DEL DRIVER È AL CENTRO DEL LAVORO DI RICERCA E SVILUPPO DI VOLVO TRUCKS - DICE CARL JOHAN ALMQVIST, DIRETTORE TRAFFIC & PRODUCT SAFETY DI VOLVO TRUCKS - FARE DEL CAMION UN POSTO DI LAVORO PIÙ SICURO E SUPPORTARE L'AUTISTA È UNO DEI MODI PIÙ EFFICIENTI CHE ABBIAMO PER CONTRIBUIRE ALLA SICUREZZA STRADALE".

Giancarlo Toscano

GÖTEBORG - Può un truck mettersi alla guida di un convoglio di camion e auto che lo seguono in fila indiana lasciandosi guidare lungo la strada? Non è fantascienza ma realtà l'esperimento realizzato da Volvo Trucks con un FH. I test sul plotone di veicoli fanno parte del progetto dell'Unione Europea denominato Sartre, acronimo di Safe Road Trains for the Environment, che potremmo tradurre con "treni stradali sicuri per l'ambiente". Sartre è una joint venture costituita da sette partner europei e comprendente Volvo Trucks: Ricardo UK, Idiada, Tecnalia Research and Innovation, Institut für Kraftfahrwesen Aachen, SP Technical Research Institute, Volvo Technology e Volvo Car Corporation. Sartre è in parte finanziato dall'Unione Europea.

Un importante traguardo raggiunto dal progetto si è concretizzato verso la fine di maggio, quando lungo una tratta autostradale nei pressi di Barcellona, è stato condotto il primo test drive di un "treno stradale" composto da trucks e auto in transito in mezzo al normale traffico veicolare. Il convoglio ha percorso in un giorno un totale di

200 km.

Un "treno stradale" consiste di un veicolo guida seguito da altri veicoli. All'interno del progetto Sartre, gli attuali sistemi di sicurezza, come telecamere e radar, vengono usati dai veicoli che seguono per monitorare il truck guida così come altri veicoli nelle loro immediate vicinanze. Aggiungendo la comunicazione wireless, i veicoli del plotone imitano il comportamento del veicolo guida, accelerando, frenando e svoltando nello stesso modo. In Spagna, il convoglio era formato da tre vetture e un truck Volvo che seguivano il truck leader, un Volvo FH. La distanza tra ciascun veicolo era di circa 6 metri a una velocità di 85 km/h.

All'autista del truck leader il progetto Sartre ha assegnato un ruolo fondamentale. Innanzitutto perché è richiesta una professionalità e una formazione specifica. Infatti, per chi è al volante dei veicoli che seguono, l'obiettivo è consentire loro di rilassarsi per tutto il tempo in cui sono supportati dal veicolo guida, al punto che possono anche non impugnare il volante. Essendo il comando del convoglio una grande responsabilità, il driver del truck leader viene a sua volta supportato da una serie di dispositivi di sicurezza come il



Carl Johan Almqvist, Direttore Traffic & Product Safety di Volvo Trucks

Lane Keeping Support di Volvo Trucks, il Driver Alert Support e l'alcolock.

"Il focus sull'ambiente di lavoro del driver è al centro del lavoro di ricerca e sviluppo di Volvo Trucks - dice Carl Johan Almqvist, Direttore Traffic & Product Safety di Volvo Trucks - Fare del camion un posto di lavoro più sicuro e supportare l'autista è uno dei modi più efficienti che abbiamo per contribuire alla sicurezza stradale. Ed è anche parte fondamentale del nostro obiettivo finale: zero incidenti con un veicolo Volvo. La nostra partecipazione al progetto Sartre è dunque una naturale estensione della nostra filosofia".

Il progetto pone l'accento anche sulla questione ecologica. L'impatto ambientale di un "treno stradale" è più basso di quello di un attuale sistema di traffico convenzionale, dal momento che i veicoli che seguono sono posizionati vicini sia al truck leader che a loro stessi potendo così beneficiare di una più bassa resistenza aerodinamica. Inoltre, migliorando il flusso del traffico si ottiene come effetto un più efficiente utilizzo della strada. Nell'industria dei trasporti, dove l'efficienza dei consumi di carburante è sempre più un fattore critico, queste scoperte sollevano domande su come i benefici ottenuti debbono essere distribuiti. Per questo motivi, anche le analisi dei modelli di business per i plotoni stradali sono parte integrante del progetto Sartre. "Le aziende di trasporto - afferma Frida Ramde, Manager Intelligent Vehicle Technologies di Volvo Trucks - hanno tutto da guadagnare dai convogli, ma c'è ancora molto lavoro da fare prima che sia possibile delineare in modo preciso quale sarà il modello di business. Il progetto Sartre ha preso il via nel 2009. I veicoli coinvolti hanno finora percorso circa 10mila chilometri. Dopo il test in Spagna, il progetto è entrato in una nuova fase centrata sull'analisi dei consumi.



LA NOSTRA FILOSOFIA



Ogni goccia conta. Risparmia fino al 7% di carburante con Dynafleet e con il programma di addestramento conducenti Driver Development.

Scopri di più su volvotrucks.com/everydropcounts

Volvo Trucks. Driving Progress



ASSISTENZA / Apertura continua 24 ore su 24 al servizio dei clienti trasportatori

Il primato va a Max Service

L'OFFICINA, INAUGURATA POCO MENO DI UN ANNO MEZZO FA, VA A RAFFORZARE LE ATTIVITÀ DI POST VENDITA DELLE DUE CONCESSIONARIE TOSCANA TRUCKS E TRUCK ITALIA, FORNENDO QUINDI ASSISTENZA AUTORIZZATA SIA AI VEICOLI RENAULT TRUCKS CHE A QUELLI MERCEDES-BENZ.

Mauro Zola

CAMPI BISENZIO - In molte altre nazioni europee è una pratica consolidata quella di tenere aperte alcune officine, piazzate in punti strategici, ventiquattro ore al giorno, e non soltanto per i servizi di emergenza ma anche per la normale routine. In Italia invece l'unica struttura a offrire questo tipo di servizio è la Max Service, un'officina di grandi dimensioni che ha sede a Campi Bisenzio (Fi), a poca distanza dal casello dell'A1 e che quindi può andare a coprire il traffico che percorre su e giù la penisola, oltre naturalmente alla clientela locale.

Nella sua attuale configurazione la Max Service è stata inaugurata poco meno di un anno e mezzo fa e va a rafforzare le attività di post-vendita delle due concessionarie Toscana Trucks e Truck Italia, fornendo quindi assistenza autorizzata sia ai veicoli Renault Trucks che a quelli Mercedes-Benz. L'accordo è stato reso possibile dal fatto che le due strutture hanno la stessa proprietà.

L'esperienza con il 24 ore, cioè con l'apertura continuata dal lunedì mattina al sabato a mezzogiorno, è già partita qualche anno fa dalla Truck Italia ed è poi stata ampliata anche ai veicoli del costruttore francese, con l'apertura del nuovo centro, strutturato proprio per potersi occupare senza troppi problemi di entrambi i marchi.

A coprire i tre turni delle lavorazioni pensa una squadra di diciotto meccanici, a cui possono, nei periodi di maggior picco lavorativo, essere aggregati altri professionisti provenienti dalle officine che fanno parte del gruppo. A questi si aggiungono quattro magazzinieri, due accettatori, che operano tutti i giorni fino alle 22, un consulente tecnico e un operatore di back office.

Il team dei meccanici è stato suddiviso in squadre, mescolando il personale Renault Trucks con quello della Stella, in modo da poter sopperire a ogni esigenza. Ognuna di queste agisce in maniera indipendente, sotto la guida di un responsabile che funge in pratica da capo officina durante lo svolgersi del pro-

prio turno.

La clientela che frequenta il centro in notturna è piuttosto variegata con una solida base costituita da chi, dovendo operare esclusivamente di giorno, approfitta della pausa notturna per provvedere alla normale manutenzione oltre che alle riparazioni, questo anche perché, per una precisa scelta dei titolari, il costo delle lavorazioni è uguale sia se queste vengono fatte durante il giorno che du-



rante la notte.

A questi si aggiungono naturalmente i trasportatori che fanno ricorso al servizio di assistenza 24 ore e anche chi ha portato il veicolo a riparare di giorno ma può riaverlo in tempi più rapidi dato che le lavorazioni possono continuare anche dopo la fine del turno normale, diminuendo così di molto i tempi di attesa.

“Il taglio iniziale che ci era stato suggerito - spiega Matteo Taverni, Amministratore delegato della Toscana Trucks - era di lavorare sulle grandi flotte internazionali, che, vista la nostra posizione favorevole, avrebbero potuto fare tappa a



Al centro, Matteo Taverni, Amministratore delegato della Toscana Trucks. In alto, l'esterno della struttura di Campi Bisenzio; sopra e in basso, meccanici al lavoro all'interno dell'attrezzata officina.



Campi Bisenzio per la normale manutenzione. Per noi invece il taglio ideale è sempre stato più legato alla clientela di zona, a quelle aziende mediamente strutturate che potesse ottimizzare i loro fermi macchina grazie al servizio notturno”.

Una clientela che poteva essere sufficiente per dare lavoro all'intera struttura?

“Eravamo abbastanza sicuri di sì, sulla scorta dei numeri che già facevo quest'officina con il turno di giorno e soprattutto basandoci sul fatto che non abbiamo avuto particolari costi aggiuntivi nel far partire questo progetto”.

Il personale sarà costato di più.

“Oltre a quelli che erano i minimi sindacali, abbiamo aggiunto un 30 per cento in più di paga per chi copriva il turno notturno. Però non abbiamo avuto neppure bisogno di inserire nuovo personale, l'officina aveva già una struttura di base che era in grado di reggere i tre turni. Mantenere un'attenzione molto precisa riguardo ai costi era necessario per sostenere la nostra scelta di applicare la stessa tariffa sia di giorno che per gli interventi in notturna, il che resta valido ancora oggi. Ognuno dei primi diciotto mesi sono stati piuttosto duri, l'unico fattore che ci ha permesso di andare avanti era che l'officina aveva già un buon volume di

ingressi e quindi di notte i meccanici continuavano a fare il lavoro che non erano riusciti a finire di giorno, ma non c'era un apporto di nuovi interventi”.

Oggi invece la situazione è cambiata?

“Piano piano le cose hanno iniziato a migliorare. Abbiamo cominciato a stimolare tra i clienti l'esigenza di utilizzare il servizio notturno, riducendo così i tempi di fermo. Peccato che in seguito si è arrivati alla parte più cruda di questa crisi e anche le aziende con cui ci si interfacciava costantemente, perché utilizzavano il nostro servizio, hanno dovuto lasciare dei mezzi fermi e di conseguenza ridottere le manutenzioni. Nel frattempo però oltre a essere un servizio esclusivo, l'apertura notturna sta diventando anche una buona leva commerciale e ritengo ci dia un vantaggio competitivo, perché non è facilmente replicabile, occorre una struttura di base importante, sia come dimensioni che come personale”.

In che modo vi aiuta dal punto di vista commerciale?

“Abbiamo appreso clienti che non si servivano del marchio Renault Trucks e che hanno acquistato i nostri mezzi in virtù proprio del servizio notturno. In maniera meno evidente si tratta di un fenomeno che va a toccare anche il segmento dei veicoli commerciali: ci sono flotte nei dintorni che hanno scelto i Master grazie a questa

nostra caratteristica. Inoltre di recente abbiamo avviato un'azione di marketing legata agli autonegozi, agli ambulanti e più in genere a chi lavora in orari particolari, a cui possiamo erogare un servizio unico e vantaggioso”.

Crede che qualcuno vi seguirà su questa

strada?

“Mi aspetto che qualche grande officina lo faccia, ma in altre regioni. In Toscana se qualcuno avesse voluto farlo si sarebbe già strutturato”.

Dopo diciotto mesi di attività il bilancio della Max Service è positivo?

“Direi di sì, si è trattato di investire ma dal punto di vista del post-vendita si ripaga, il che era il primo obiettivo; in più ci serve da volano per la vendita di qualche servizio e dei veicoli”.

Funziona anche la parte relativa al service offerto alle grosse flotte internazionali che percorrono l'A1?

“Quella no. Abbiamo un grosso problema sul come accedere ai grandi player europei”.



L'INTERA STRUTTURA SORGE SU UN'AREA DI QUASI 7.500 METRI QUADRATI

Moderna ed efficiente clinica per lavori rapidi e professionali

CAMPI BISENZIO - Anche tenendo conto del doppio marchio con cui lavora, sono importanti le dimensioni dell'officina Max Service, che occupa un capannone di 2.900 mq a cui se ne aggiungono 4.500 di piazzale, in parte occupati da veicoli nuovi in esposizione, dato che il centro serve anche come punto di appoggio per la vendita.

L'officina vera e propria occupa circa 1.900 mq, mentre il magazzino ricambi ne comprende 500 (anche se in questo caso va aggiunto ulteriore spazio grazie alla scaffalatura a due piani). Il resto è destinato agli uffici e all'accettazione.

A supporto della clientela è stata attrezzata una sala d'attesa con quattro comodi divani, un televisore e la possibilità di seguire in video le lavorazioni sul proprio veicolo. Non mancano ovviamente i servizi igienici, forniti anche di doccia per chi deve fermarsi tutta la notte in attesa di riprendere la strada con il proprio camion riparato.

Nell'ampio spazio riservato alle riparazioni possono trovare posto fino a 20 veicoli di ogni tonnellaggio, dato che sono presenti anche due ponti da 70 quintali. Il tutto per una rotazione quotidiana che può raggiungere anche i 35 passaggi.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

RENAULT PREMIUM STRADA

Sempre più chilometri, sempre meno litri

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

Noi consigliamo Renault Trucks Oils e Renault Trucks Financial Services

www.renault-trucks.it



AUTOCLIMA / Arriva nella gamma il modello dalla resa effettiva pari a 1.800 Watt

Il riposo nelle migliori condizioni

A FRESCO 3000 RT, IL MIGLIORE SUL MERCATO QUANTO A CONSUMI, SI AFFIANCA IL 6000 RT PER VOLUMI PIÙ GRANDI E PER IL POSTO GUIDA.

CAMBIANO - I condizionatori da stazionamento devono poter offrire, oggi, il massimo comfort termico direttamente nel vano cuccetta. E devono essere utili sempre, non solo nei mesi estivi, offrendo le migliori condizioni quando l'autista è fermo e si concede finalmente la sospirata pausa in attesa di ripartire riposato. Autoclima, azienda piemontese specializzata nel settore della climatizzazione, che nel biennio 2003-2004 ha per la prima volta avviato lo studio e la successiva commercializzazione di un condizionatore che fa risparmiare carburante e favorisce il benessere a bordo, ha recentemente arricchito la sua gamma di condizionatori da stazionamento denominata Fresco con un nuovo prodotto.

Si chiama Fresco 6000 RT, ed è un modello sviluppato per i montaggi su cabine di stile americano, con volumi molto più grandi e senza particolari inclinazioni del tetto, ma che può comunque, viste le sue caratteristiche tecniche, essere utilizzato anche su mezzi speciali di tipo europeo o, meglio ancora e come già avviene,

come condizionatore da stazionamento per le postazioni guida degli autobus cittadini.

I bus urbani, quando sostano al capolinea in rispetto delle programmazioni dei percorsi, non sempre possono godere di zone d'ombra. Proprio per questo rappresentano la massima sfida per Fresco 6000 RT, che si dimostra ideale per questo tipo di applicazione. Inoltre l'autista del bus, che non sempre può godere di un climatizzatore al posto guida, sfrutterà lo stesso impianto anche durante il trasferimento da un capolinea all'altro.

La resa effettiva di Fresco 6000 RT è pari a ben 1.800 watt, con un assorbimento di 15 A in modalità standard e 35 A al massimo e un peso di 39 kg. Come in tutti i modelli Autoclima è presente il dispositivo salva batterie per garantire sempre l'avviamento del mezzo.

Fresco 6000 RT va ad affiancarsi nella gamma dei condizionatori da stazionamento Autoclima a Fresco 3000 RT da 950 Watt di resa effettiva, il modello dal minor assorbimento (solo 7,5 A) esistente sul mercato, in grado di garantire un tempo di utilizzo molto più lungo e mi-



Fresco 6000 RT è un condizionatore che fa risparmiare carburante e favorisce il benessere a bordo, sia sui truck che sugli autobus.

norischi di abbattimento delle batterie. Nel catalogo Autoclima 2012 troviamo inoltre nuovi kit di cornici di accoppiamento per diversi modelli di truck, tra gli altri per il nuovo Mercedes-Benz Actros MP4 e per il Daf XF105 Super Space Cab.

Con la sua ampia gamma di impianti di climatizzazione per i veicoli commerciali e industriali, Autoclima viene in soccorso di chi deve equipaggiare un truck o un bus sprovvisto di climatizzatore montato in origine. Un'iniziativa imprenditoriale nata ai tempi in cui il condizionatore era un raro optional e che nel corso degli anni si è tra-

sformata in esperienza e capacità di realizzare prodotti al top in termini di qualità e affidabilità. Ragioni che da anni hanno convinto alcuni costruttori europei ad affidarsi ai kit Autoclima e a commercializzarli con il proprio marchio.

La storia di Autoclima ha inizio negli anni Cinquanta, quando l'intraprendenza di alcuni giovani tecnici porta alla sperimentazione e alla realizzazione di impianti di condizionamento per veicoli. È poi nel 1963 che Autoclima inaugura la prima vera sede societaria a Beinasco, in provincia di Torino.

Nel corso degli anni Settanta la produzione si estende e oggi il core business aziendale è totalmente focalizzato al settore della climatizzazione automotiva, per veicoli in genere e con applicazioni speciali: camion e furgoni, autobus, veicoli speciali, veicoli refrigerati, macchine da movimento terra e mezzi agricoli, treni e metropolitane, veicoli militari, aeronautica. Alla sede principale di Cambiano, nel torinese, si affiancano quattro depositi a Roma, Padova, Cantù e Firenze, per un'attività di assistenza tecnica garantita mediante l'impiego di personale con decennale esperienza, tecnici che seguono il trasportatore in tutte le fasi di relazione con Autoclima, dalla definizione della soluzione più appropriata all'assistenza durante i montaggi fino agli interventi di garanzia per eventuali disfunzioni.

Contattare Autoclima significa trovare come interlocutori coloro che hanno studiato l'impianto o che lo conoscono in tutte le sue parti, elemento fondamentale per assistere l'autista in modo rapido e pratico, sia esso un operatore del settore o un privato alle prese con qualche problema o curiosità inerente al condizionamento del proprio mezzo.

Oltre all'attività di assistenza direttamente fornita dall'azienda, Autoclima conta su una rete di oltre 300 officine autorizzate sul territorio italiano e numerosi centri di assistenza all'estero, tutti specializzati nell'aria condizionata e periodicamente formati su prodotti e attività.

TNT EXPRESS

È SUO IL PREMIO FRANZ EDELMAN 2012

SAN MAURO TORINESE - TNT Express, tra i leader mondiali nei servizi di trasporto espresso, ha ricevuto il premio Franz Edelman 2012 per il suo programma "Global Optimization" (GO), che utilizza metodi avanzati di ricerca operativa per ottimizzare il network di trasporto dell'azienda. A consegnare il premio è stato l'Institute for Operations Research and the Management Sciences (INFORMS) di Huntington Beach, in California. Il premio Edelman è considerato uno dei riconoscimenti più ambiti del settore della ricerca operativa, la disciplina in cui vengono applicati i più avanzati metodi analitici, come la definizione di modelli, per migliorare l'efficienza decisionale. L'utilizzo di questi strumenti per migliorare il network è ormai una prassi consolidata per TNT Express, che può determinare così rotte più efficienti e un minor chilometraggio percorso. Il premiato programma GO copre molteplici aspetti delle operazioni TNT Express, comprendendo la pianificazione del posizionamento delle strutture, l'ottimizzazione delle linee, la gestione della flotta aziendale e del personale. Solo nel 2011 TNT Express ha implementato 200 progetti d'ottimizzazione del network.

CNH / Lo stabilimento di Modena mette a disposizione un'unità di soccorso

In campo per l'emergenza

DOPO IL TERREMOTO MEZZI CNH SONO OPERATIVI IN EMILIA-ROMAGNA PER LE COMPLESSE OPERAZIONI DI RICOSTRUZIONE.

TORINO - La raffica di terremoti che ha colpito l'Emilia ha suscitato un'ondata di solidarietà e d'impegno da parte dell'imprenditoria locale, desiderosa di procedere alla ricostruzione e sperare nel ritorno a una vita normale nel più breve tempo possibile. Il mondo del trasporto professionale non ha fatto eccezione, anzi: forti della competenza specifica di operatori e veicoli in grado di occuparsi senza problemi di movimentare terra e detriti o di allestire in breve tempo officine mobili, i costruttori li hanno messi a disposizione delle forze dell'ordine che si sono occupate del post-terremoto.

Un esempio di tale straordinaria opera di disponibilità arriva da CNH Global N.V., leader mondiale nel settore delle macchine agricole e del movimento terra con oltre 11.300 concessionari in circa 170 Paesi. In seguito agli eventi sismici che hanno gravemente colpito l'Emilia, CNH, presente sul territorio con uno stabilimento produttivo a Modena e un sito di Ricerca e Sviluppo e centro logistico a San Matteo, nel modenese, ha messo a disposizione della Protezione Civile un'unità di soccorso di emergenza, composta da macchine movimento terra, officine mobili e operatori. Sotto il coordinamento della Protezione Civile, l'unità opera in maniera autonoma e dispone di 12 mezzi movimento terra leggeri (sollevatori telescopici, miniscavatori, minipale compatte, terne) e pesanti (escavatori, pale gommate) dei marchi New Holland, cinque officine mobili, autocarri Iveco per trasporto macerie e 20 operatori e meccanici, tra personale di CNH e dei suoi concessionari.

L'unità, organizzata in quattro squadre, è operativa nei Comuni tra i più colpiti dal sisma: Cavezzo, Finale Emilia e Medolla, tutti in provincia di Modena. Dopo aver preparato la superficie dei campi di accoglienza degli sfollati, la task force CNH è all'opera per realizzare la rete fognaria, ripulire le vie del centro storico, demolire gli edifici pericolanti e smaltire le macerie.



Inoltre, alla luce dell'inagibilità di numerosi capannoni industriali nelle zone colpite dal sisma, la società ha messo a disposizione il complesso industriale di Cento, nel ferrarese, affinché le aziende locali che lo necessitano possano trovare una sede dove riprendere rapidamente le attività produttive.

Per quanto riguarda il supporto ai clienti, CNH, tramite le proprie strutture di assistenza, ha effettuato visite presso le aziende agricole e i contoterzisti del territorio che hanno subito danni ai macchinari, per accertarsi che le strutture non abbiano riportato danni tali da pregiudicare l'agibilità e che siano idonei per l'attività lavorativa in piena sicurezza.

CNH è un'azienda la cui quota di maggioranza è controllata da Fiat Industrial. Raccoglie l'esperienza e la tradizione delle sue famiglie di marchi Case e New Holland, unendole alla forza e alle risorse delle sue organizzazioni commerciali, industriali, finanziarie e di post-vendita presenti in tutto il mondo.

FIAT INDUSTRIAL

NO A RAPPORTI CON L'IRAN

TORINO - L'Iran ha ammesso di avere sviluppato un programma nucleare e la situazione nel Paese resta tesa e complicata. Per questo motivo Fiat Industrial ha deciso di sostenere gli sforzi della diplomazia internazionale per una soluzione diplomatica e annunciato che, con effetto immediato, le sue società controllate non svolgeranno più attività relativamente a prodotti o componenti la cui destinazione finale nota sia l'Iran. Naturalmente, saranno adempiti gli obblighi giuridicamente vincolanti per i limitati impegni già esistenti. Le vendite a soggetti iraniani concluse negli scorsi anni da società controllate di Fiat Industrial sono state non significative dal punto di vista sia quantitativo sia qualitativo e hanno interessato prodotti esclusivamente a uso civile. Le attività delle società controllate da Fiat Industrial che hanno intrattenuto rapporti commerciali con società iraniane sono sempre state condotte in conformità a tutte le normative applicabili incluse quelle dell'Onu, dell'Unione Europea e dell'Italia. Un vero peccato se si considera che l'Iran, il cui nome ufficiale è Repubblica Islamica dell'Iran, è il 18esimo Paese al mondo per estensione e come tale potrebbe ben calamitare gli investimenti delle aziende interessate a una strategia nell'Asia Occidentale.

HAI DEI CREDITI PUBBLICI? RISCUOTILI!



TRASFORMALI IN UN NUOVO IVECO.

Oggi, Iveco acquista i crediti che la tua azienda ha con gli enti pubblici e li trasforma in veicoli commerciali e industriali, offrendoti così una soluzione ideale per far ripartire la tua azienda e il tuo business. Perché Iveco sa che, in un momento così critico, le imprese vanno aidate con proposte concrete. Come questa promozione. Dimostrandoti, una volta di più, di quanto credito goda il tuo lavoro.

Numero verde
800-800288

IVECO

www.iveco.it

DAF TRUCKS FT XF105.460 ATe

È LA CONFERMA CHE IL SUCCESSO EUROPEO DI QUESTO VEICOLO, ALMENO NELLA VERSIONE TRATTORE, NON È ARRIVATO A CASO, MAGARI È STATO AIUTATO DALLA CRISI CHE HA CAMBIATO LE PRIORITÀ DELLE AZIENDE, MA SOPRATTUTTO È DOVUTO AL FATTO CHE IN QUESTO MODELLO SI TROVA TUTTO QUELLO CHE SERVE DAVVERO, SENZA TROPPI FRONZOLI MA ANCHE SENZA LACUNE, CON IN PIÙ UN'EFFICIENZA CHE HA DELL'INCREDIBILE.

Mauro Zola

MILANO - Il dato più importante lo trovate in fondo a questa pagina. Si tratta naturalmente di quello relativo al consumo. Del resto la serie ATe dell'XF105 è nata con un unico scopo, consumare poco, il meno possibile. E dopo averlo testato sul nostro abituale percorso possiamo tranquillamente affermare che l'obiettivo è stato raggiunto.



Campione del risparmio

Senza adottare artifici particolare, senza effetti speciali o innovazioni clamorose il trattore Daf nella sua forma consueta, con soltanto qualche aggiornamento e sulla base di una ormai lunga esperienza su questo tipo di motore (e su questa cabina) riesce a porsi come punto di riferimento rispetto a buona parte della concorrenza. Una conferma che il successo europeo di questo veicolo, almeno nella versione trattore, non è arrivato a caso; magari è stato aiutato dalla crisi che ha cambiato le priorità delle aziende, ma soprattutto è dovuto al fatto che in questo modello si trova tutto quello che serve davvero, senza troppi fronzoli ma anche senza lacune, con in più un'efficienza che ha dell'incredibile.

COLORAZIONE ACCATTIVANTE

A caratterizzare fin dall'esterno la nuova versione, oltre alla colorazione piuttosto accattivante, è lo spoiler montato sul tetto, che ha la particolarità di poter essere controllato dall'autista, tramite un semplice meccanismo manuale. Posizionato sul retro della cabina questo permette di modificare il grado d'inclinazione dello spoiler a seconda della configurazione del semirimorchio ma anche dei percorsi o delle caratteristiche climatiche che si vanno ad affrontare. Invece non si vedono ma ci sono le modifiche, o sarebbe meglio dire ottimizzazioni, apportate al motore MX, che non è sicuramente l'ultimo arrivato sul mercato, il che ha dato tempo a Paccar di affinarne al massimo le caratteristiche. In quest'ultima versione, in regola con la norma EEV sulle emissioni, sono ad esempio stati rinnovati i pisto-



Perfetta la posizione di guida (sopra), impreziosita dal sedile pneumatico, perfetta la disposizione dei comandi così come la zona notte (sotto), con un materasso a molle spesso 15 centimetri.



LA CARTA D'IDENTITÀ



Cognome - Daf
Nome - FT XF105.460 ATe
Cabina - Space Cab.

Motore - MX 340, EEV, 12.900 cc, 6 cilindri in linea, 24 valvole, diesel con gruppo pompa elettronico, turbocompressore con intercooler, convertitore catalitico SCR, filtro antiparticolato, potenza 340 kW/462 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.300 Nm da 1.000 a 1.410 giri/min.

Cambio - Automatizzato AS Tronic Full a 12 marce + 2 retromarce, con Hill Start Aid.

Pneumatici - 315/70 R22,5 Goodyear LHS2+ (primo asse), LHD2+ (secondo asse).

Sospensioni - Anteriori a balestre paraboliche con ammortizzatori telescopici e stabilizzatori, posteriori pneumatiche a gestione elettronica, a quattro cuscini d'aria, con ammortizzatori telescopici e stabilizzatori.

Freni - A disco sulle quattro ruote, con EBS, ABS, ASR, SMR (assistenza e controllo prestazioni impianto frenante). Freno motore MX.

Dimensioni - Passo 3.600 mm.

Equipaggiamento - Xtra Safety Pack: fari allo Xenon, controllo velocità di crociera adattivo con allarme anticollisione, avvertimento abbandono corsia, segnalazione retromarcia, videocamera laterale con monitor, ESP.

Serbatoio carburante - 430 l (AdBlue 100 litri)

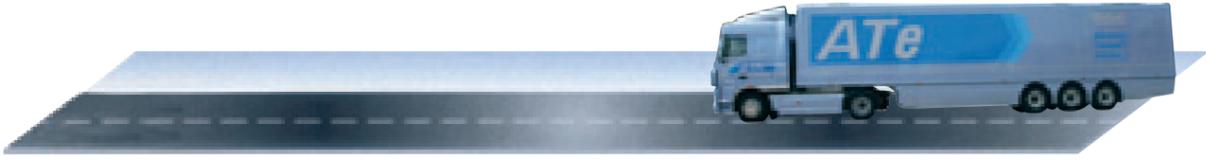
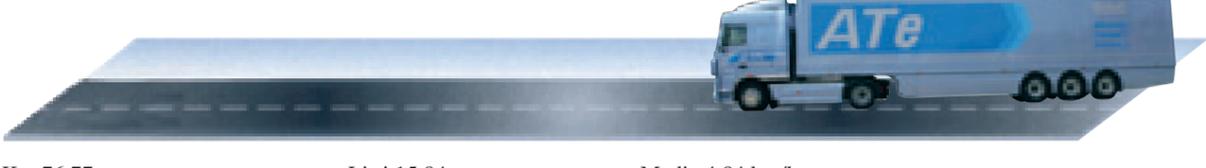
ni, comprese fasce elastiche e canne, in più il collettore di scarico è stato completamente incapsulato e l'iniezione migliorata. Una particolare attenzione è stata riservata alla riduzione di eventuali perdite, sia meccaniche che termiche. A tutto ciò è poi stato aggiunto il freno motore MX, un limitatore di velocità tarato a 85 km/h invece dei consueti 89 e perfino un sistema di arresto automatico che provvede a spegnere il propulsore dopo cinque minuti passati al regime minimo (attenti quindi a non distrarvi durante le code in autostrada ma anche, finalmente, fine degli sprechi). Tutto ciò secondo il costruttore ha fatto sì che il consumo dell'XF 105 diminuisce di un 3 per cento.

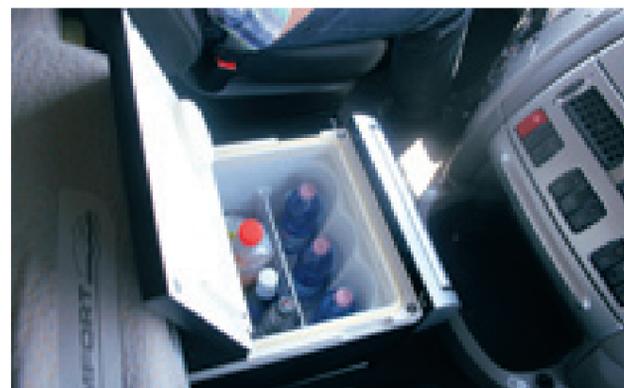
NIENTE È STATO TRASCURATO

Lo stesso processo è stato applicato al cambio automatizzato AS-Tronic qui nella sua versione a dodici marce, che vengono cambiate tenendo conto soprattutto dei consumi, il che come già detto nel

corso della nostra prova, in particolare nel tratto di strada statale, si è rivelato indispensabile per raggiungere quei livelli di risparmio.

Se tutto nell'ATe è focalizzato sulla questione consumi, questo non vuol dire che siano state trascurate altre esigenze, in particolare quelle relative alla sicurezza. E quindi alla fine poco importa se Daf è arrivata buon ultima nell'adozione di particolari come l'Adaptive Cruise Control (naturalmente abbinato al dispositivo anticollisione), oppure il Lane Guard System, il primo che adatta la velocità su quella del veicolo che precede, il secondo che segnala quando si supera la linea di demarcazione della corsia senza attivare gli indicatori di direzione. L'importante è la sostanza, cioè che funzionino a dovere. Una nota più che positiva la merita l'impianto frenante, che abbiamo testato in condizione limite a causa della distrazione di un'automobilista che ci ha tagliato la strada, la prontezza di riflessi del driver e l'efficacia di dischi e ABS hanno permesso di

Autostrada A4 Barriera di Milano - Carisio		
		
Km 67,14	Litri 16,624	Media 4,03 km/l
S.S. 230/S.S. 143 Crocicchio - Biella - Cavaglià		
		
Km 36,77	Litri 15,316	Media 2,4 km/l
Autostrada A4 Santhià - Barriera di Milano		
		
Km 76,77	Litri 15,84	Media 4,84 km/l



Oltre che per il design accattivante e moderno, XF105 ATe si distingue per una cabina spaziosa e ben equipaggiata.

evitare il patatrac.

Completiamo la panoramica sulla meccanica parlando delle sospensioni, che sono a balestre sull'anteriore e, come vuole ormai regola consolidata, pneumatiche dietro. Questo garantisce un ottimo livello di comfort, anche se le sospensioni della cabina sono fin troppo morbide, il che produce un effetto "mare aperto" poco piacevole, o forse questo succede soltanto se si è seduti al posto del passeggero, dato che il tester olandese non sembrava risentirne.

Non resta quindi che passare alla cabina, che è la Space Cab, cioè la più piccola tra quelle in dotazione all'XF105. Proprio per questo stupisce quanto sia lo spazio interno, a meno di non essere veramente alti si sta infatti tranquillamente in piedi, approfittando del minimo gradino del tunnel motore e ci sono davvero tanti scomparti portaoggetti. Sotto il lettino, ad esempio, si trovano a sinistra un vano chiuso da 150 litri e una scatola aperta da 60 litri, a destra due spazi aperti, uno da 150 litri e uno da 85 litri, in mezzo trova posto il frigorifero da 42 litri e un altro spazio aperto da 25 litri con apribottiglie. A questi vanno aggiunti i tre grandi sportelli sopra il parabrezza, insomma una dotazione che può soddisfare qualsiasi esigenza, anche di chi deve pernottare a bordo più volte in settimana. Anche in questo caso Daf ha potuto contare sulla lunga militanza in servizio di questa cabina, che ha di base dimensioni generose, e che è stata mano a mano affinata fino a renderla praticamente perfetta. Perfetta la posizione di guida, impreziosita

in questo caso dal sedile pneumatico, perfetta la disposizione dei comandi, perfetta la zona notte, con un materasso a molle spesso 15 centimetri, che garantisce un adeguato riposo, perfetta perfino la dotazione opzionale, che comprende alcune aggiunte indispensabili come il riscaldatore ausiliario.

PROMESSE MANTENUTE

Sulla strada il Daf ATe mantiene tutto quello che promette, la potenza è ben modulata dal cambio che pare competitivo (anche in confronto ad altri esempi più celebrati e costosi). In autostrada si viaggia su medie interessanti senza problemi e soprattutto con consumi che sono tra i migliori che abbiamo mai potuto riscontrare, ma questo in realtà non stupisce. Dove l'XF105 regala sorprese è sulle strade statali e provinciali, dove rotonde, salite, traffico congiurano per alzare il livello dei consumi. Naturalmente in queste condizioni disporre di qualche cavallo in più (magari anche soltanto una ventina) sarebbe auspicabile, ma è comunque incredibile come si riesca comunque a mantenere una media accettabile, raccogliendo un risultato tra i migliori.

Il segreto, l'abbiamo già detto, sta nell'affinare le caratteristiche primarie del pesante olandese, che oggi è giunto al suo massimo sviluppo. Resta da vedere quanto di questa esperienza i progettisti Paccar riusciranno a ribaltare sul nuovo modello destinato a montare il motore Euro 6 presentato di recente.

I concorrenti



Iveco EcoStralis AS 440S46T/P E

Cabina: Active Time
Motore: Cursor 10. 6 cilindri in linea, 10.308, potenza 338 kW/460 cv a 2.100 giri/min, coppia 2.100 Nm a 1.050 giri/min.



Man TGX 18.440 BLS Efficient Line

Cabina: XLX
Motore: D2066LF40. 6 cilindri in linea, 10.518 cc, potenza 324 kW/440 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.100 Nm da 1.000 a 1.400 giri/min.



Mercedes-Benz Nuovo Actros 1845 LS

Cabina: StreamSpace
Motore: OM471 A R6. 6 cilindri in linea, 12.809 cc, potenza 330 kW/449 cv a 1.800 giri/min, coppia 2.200 Nm a 1.100 giri/min.



Renault Trucks Premium Optifuel 460.18 T

Cabina: Profonda
Motore: DXi 11. 6 cilindri in linea, 10.800 cc, potenza 339 kW/460 cv a 1.800 giri/min, coppia 2.200 Nm da 950 a 1.400 giri/min.



Scania G 440 LA MNA

Cabina: HighLine
Motore: DC13 10. 6 cilindri in linea, 12.700 cc, potenza 324 kW/440 cv a 1.900 giri/min, coppia 2.300 Nm da 1.000 a 1.300 giri/min.

PER CHI VUOLE OTTENERE ANCORA DI PIÙ

Affidarsi all'abilità degli istruttori della scuola di Stohr

MILANO - Per quanto un veicolo sia ottimizzato la differenza sui consumi la fa sempre e comunque l'autista. Per questo Daf, come del resto gran parte dei concorrenti, ha abbinato l'uscita del modello ATe con la proposta di un corso di formazione per autisti, organizzato in collaborazione con gli specialisti di GuidaPilotare, la scuola di guida gestita all'Autodromo di Misano dall'ex pilota di Formula 1 Siegfried Stohr.

I corsi si tengono direttamente nelle varie concessionarie Daf e comprendono sia una parte teorica sia una pratica, in cui vengono spiegati i termini della guida

razionale, apparentemente banali, dato che comprendono consigli come: evitare accelerazioni non necessarie, restare nella zona verde del contagiri, guidare a velocità costante e sempre con la marcia più alta inserita.

Invece evidentemente tanto banali non sono se dopo il corso i miglioramenti sono in media del 5/10 per cento nel breve termine, e del 3/5 per cento quando l'effetto delle lezioni si è un po' appannato. Lasciamo che siate voi a fare i conti su quanto ciò rappresenta in risparmio economico per ogni veicolo alla fine dell'anno.

RENAULT TRUCKS MAXITY 140.35/6 AC L1 GUIDA DX

QUANTO MAI VERSATILE PER LA RACCOLTA RIFIUTI, IN VIRTÙ DELL'ESTREMA MANOVRABILITÀ FAVORITA ANCHE DALLA CABINA AVANZATA E DA UN DIAMETRO DI STERZATA CHE, CON IL PASSO PIÙ CORTO, SUPERA DI POCO I 5 METRI. CARTA VINCENTE ANCHE LA DISPONIBILITÀ DELLA GUIDA A DESTRA, MOLTO APPREZZATA DAGLI OPERATORI.

Mauro Zola

MILANO - Forse soltanto adesso, anche grazie alla crisi che spinge a utilizzare al meglio tutto quello che si può, viene sfruttata in pieno la versatilità del Maxity, che si sta dimostrando un mezzo ideale anche per le municipalizzate, ad esempio come supporto nella raccolta dei rifiuti. Ciò in virtù delle sue doti precipe, come l'estrema



Votato alle municipalizzate

manovrabilità, anche grazie alla cabina avanzata e a un diametro di sterzata che, con il passo più corto, supera di poco i 5 metri. In più, aiuta il fatto che siano disponibili versioni con guida a destra, molto apprezzate dagli operatori, che possono così costeggiare senza troppa fatica i marciapiedi. E proprio un esemplare con guida a destra e allestimento svuota cassonetti è il protagonista della nostra prova su strada.

COMODITÀ IN CABINA

Lasciando da parte per il momento il sistema piuttosto complesso con cui il Maxity è stato allestito, prendiamo contatto con la cabina, che è la più piccola tra quelle in circolazione (se si esclude quella del gemello/rivale Cabstar) ma non per questo poco comoda. Certo, chi è abituato a un normale furgone si sentirà inizialmente a disagio a trovarsi così in avanti, ma è perfino superfluo ribadire che il grado di sicurezza in caso di urto frontale è garantito, e poi non ci vuole molto a prendere confidenza e apprezzare il



La manovrabilità, vera carta vincente del Maxity, viene supportata da una buona visibilità su tutti i lati, anche se viaggiare sulla destra con il volante sempre a destra rende piuttosto arduo il punto cieco sul lato sinistro. L'utilizzo finale di questo mezzo rende però il problema impalpabile.

vantaggio se si deve manovrare in spazi ristretti.

SCHIENA PROTETTA

Il sedile del conducente, pur se piuttosto essenziale, non causa problemi alla schiena neppure se si devono percorrere tratte di media lunghezza. Ai due passeggeri è riservata una panchetta con due schienali, con quello centrale che può essere abbattuto e si trasforma in un pratico tavolino con tanto di pinza per trattenere documenti e bolle di consegna e che può anche essere trasformato in un vano portatutto. Che è piuttosto utile, dato che per il resto i posti in cui stivare i normali oggetti di lavoro non abbondano, visto anche lo spazio ridotto a disposizione. Per trovare il proprio posizionamento ideale, oltre che sullo scorrimento del sedile, che non è invece regolabile in altezza, si può contare sul meccanismo che permette di regolare il volante sia in altezza che in inclinazione.

Viste le possibili applicazioni del Maxity è scontato che la strumentazione sia es-

I concorrenti



Nissan Cabstar 35.14 RG

Motore: YD 25 K3 140 - Cilindrata: 2.488 cc. Euro 5. Potenza max CE: 100 kW/136 cv a 3.600 giri/min. Coppia max CE: 270 Nm da 1.600 a 3.200 giri/min. Passo 2.500 mm. Masse - MTT 3.500 kg. Tara senza allestimento 1.758 kg.



Isuzu LS35 E

Motore: 4JJ1E5N - Cilindrata: 2.999 cc. Euro 5 /EEV. Potenza max CE: 110 kW/ 150 cv a 2.800 giri/min. Coppia max CE: 375 Nm da 1.600 a 2.800 giri/min. Passo 2.490 mm. Masse - MTT 3.500 kg. Tara senza allestimento 2.005 kg.



Mitsubishi Canter 3S13

Motore: 4P10T3 145 - Cilindrata: 2.998 cc. EEV. Potenza max CE: 107 kW/145 cv a 3.500 giri/min. Coppia max CE: 370 Nm da 1.600 a 2.800 giri/min. Passo 2.500 mm. Masse - MTT 3.500 kg. Tara senza allestimento 1.865 kg.



Common rail, è in grado di sviluppare 140 cv e una coppia di 270 Nm, magari non troppo elevata ma già disponibile da 1.600 giri/min. Il raggiungimento degli standard Euro 5 è stato raggiunto adottando un Filtro Antiparticolato. Dal punto di vista dell'utilizzo su strada si rivela più che adeguato, in grado di muovere il Maxity anche a pieno carico senza tentennamenti. Anzi, se le condizioni della strada lo permettono, ci si può addirittura togliere qualche soddisfazione spremendone a fondo la cavalleria. La risposta è pari a quella di una autovettura e lo stesso si può dire dello sterzo, che risulta preciso e pronto ai comandi del guidatore.

COMFORT SU TUTTI I TERRENI

Allo stesso modo la frenata è garantita dall'impianto che poggia su quattro dischi, a cui si aggiungono l'ormai indispensabile ABS, e la gestione elettronica della frenata. Tra le possibili aggiunte molto utile quella dell'assistente alle partenze in salita, che evita scomodi punta/tacco quando ci si deve inerpicare magari carichi, nelle strette strade di montagna che, almeno nel Nord Italia, sono diventate presto terra di conquista del Maxity.

Nonostante le sospensioni posteriori a balestre, anche a mezzo scarico non si sentono fastidiosi saltellamenti del posteriore e il comfort resta buono su ogni tipo di fondo. Ciò anche grazie al buono lavoro delle sospensioni indipendenti montate sul primo asse, supportate da una barra stabilizzatrice da ben 26 mm.

La manovrabilità, che come emerge nel corso della prova è la vera carta vincente del Maxity, viene supportata da una buona visibilità su tutti i lati, anche se viaggiare sulla destra con il volante sempre a destra rende piuttosto ampio il punto cieco sul lato sinistro del veicolo. Poco male, l'utilizzo finale di questo mezzo rende il problema impalpabile.

L'allestimento particolare che ha fatto da contorno alla nostra prova non fa invece che confermare le buone doti di versatilità del telaio del



Ai due passeggeri è riservata la panchetta con due schienali, con quello centrale che può essere abbattuto e si trasforma in un pratico tavolino con tanto di pinza per trattenere documenti e bolle di consegna e che può anche essere trasformato in un vano portatutto.

senziale, nel nostro caso con una serie di aggiunte specifiche legate all'allestimento, ma non mancano comunque le informazioni di cui non si può fare davvero a meno. La posizione del cambio, in questo caso un più efficace sei marce, ma volendo risparmiare si può scegliere anche una versione a cinque marce (esclusivamente in abbinamento al motore meno potente), sarebbe abbastanza pratica, non fosse che nel nostro caso si trova dal lato "sbagliato" e quindi richiede un certo periodo di tempo per impararsela.

CABINA PERSONALIZZATA

Così come bisogna stare attenti a qualche impuntatura che caratterizza in particolare le prima marce e a una disposizione, soprattutto della retromarcia, non del tutto consona. Difetti in realtà presenti anche sulla trasmissione del Master, in particolare nelle prime serie. Il rapporto al ponte piuttosto corto favorisce i continui stop and go che molte delle missioni a cui è destinato il Maxity rendono necessari, preservando la frizione, mentre una coppia al ponte lunga permette di sfruttare bene la sesta marcia, calmierando il consumo di carburante.

La cabina può naturalmente essere personalizzata attraverso il catalogo degli optional, che comprende un sedile del conducente regolabile,

impianto Gps, climatizzatore e perfino un vano termico refrigerato, molto utile per chi, ad esempio, opera in cantiere.

Il motore, nel nostro caso con una cilindrata da 2.5 litri, quindi inferiore a quella dei concorrenti con tutto ciò che comporta a livello di consumi, è un classico quattro cilindri a sedici valvole, che grazie a iniezione diretta



Maxity di Renault Trucks è all'altezza di molteplici impieghi.

MILANO - Edilizia, servizi pubblici, ma anche consegne. Sono questi gli utilizzi più frequenti per il Maxity di Renault Trucks, che riesce a dimostrarsi all'altezza di un tale numero di diverse aspettative grazie a una gamma che se pure non vastissima si presenta ben differenziata. Prima di tutto nella portata: anche se in Italia le vendite si concentrano sulle versioni con Massa totale a terra di 3,5 tonnellate, è disponibile anche una versione da 4,5 tonnellate. A

LA CARTA D'IDENTITÀ



Cognome - Renault Trucks
Nome - Maxity 140.35/6 AC L1 Guida DX
Cabina - Singola.
Motore - DXi 2.5. Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Common rail, turbocompressore. Distribuzione: asse a camme in testa con cinghia dentata. Livello ecologico; Euro 5. Cilindrata: 2.488 cc. Potenza max CE: 140 cv a 3.600 giri/min. Coppia max CE: 270 Nm a 1.600 giri/min.
Cambio - A sei marce.
Pneumatici - 195/70 R15.
Sospensioni - Anteriori indipendenti a doppia triangolazione trasversale, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice; posteriori a lame paraboliche, con ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice.
Freni - A disco con ABS, EBD.
Dimensioni - Passo 2.500 mm. Lunghezza cabina 1.650 mm, larghezza cabina 1.574 mm.
Masse - MTT 3.500 kg. Tara senza allestimento 1.696 kg.
Serbatoio carburante - 90 litri.

piccolo camion francese, che pur garantendo una portata utile superiore a quella dei concorrenti, che nella versione in prova, allestimento escluso, supera i 1.800 kg, conta su di una struttura a longheroni tanto semplice quanto robusta, che può inoltre essere adattata secondo le specifiche richieste dall'utente, ad esempio rinforzando la sospensione posteriore, che ha comunque già di serie una capacità di 2,2 q.

Riassumendo, il Maxity si presenta come un ottimo supporto nella raccolta dei rifiuti, grazie all'agilità con cui

può muoversi nel centro città. Allo stesso modo con un cassonato, anche ribaltabile, può essere un utile aiuto per la piccola edilizia, ad esempio nelle ristrutturazioni dei centri storici.

C'È ANCHE IL FURGONATO

Ha faticato invece un po' più del dovuto, in Italia, a imporsi in versione furgonata, dove invece può comunque dire la sua, in virtù di una tara decisamente bassa e della solita agilità in spazi ristretti.

FIAT PROFESSIONAL

METANO AL PRIMO POSTO

MODENA - Fiat Group Automobili non poteva mancare a una fiera, di nuova concezione, strutturata e dedicata a imprenditori, gestori e lavagisti dei settori Car Wash, Carburanti alternativi, Downstream (dalla raffinazione alla distribuzione) e Stazioni di servizio. Alla seconda edizione di "Oil&nonoil - Stoccaggio & Trasporto Carburanti", fiera biennale mirata al mondo dei servizi dei veicoli e dei conducenti e dedicata alla grande filiera della distribuzione del carburante, era presente coi suoi prodotti di punta anche Fiat. In particolare, sul fronte dei combustibili alternativi Fiat ritiene che la propulsione a metano sia attualmente la scelta



tecnologica più appropriata per contribuire a ridurre l'inquinamento nelle aree urbane e ridurre le emissioni di CO2. Dunque, il metano è il carburante più "pulito" oggi disponibile ed è di gran lunga anche il più economico come dimostra un'ecologia d'esercizio rispetto alla benzina (in termini di costo del carburante al km) di oltre il 50 per cento. Inoltre, è importante sottolineare il ruolo strategico del metano come carburante per la diffusione delle fonti rinnovabili nei trasporti, in quanto tecnologia ponte per lo sviluppo di una soluzione ancora più ecologicamente sostenibile: il biometano. Si tratta di un gas di origine non fossile, prodotto tramite digestione anaerobica e purificato per giungere a una composizione analoga a quella prevista per il gas naturale.

All'evento, che mira a diventare vetrina specializzata della mobilità sostenibile, il protagonista non poteva che essere un esemplare di Fiat Doblò Natural Power a doppia alimentazione (benzina-metano) esposto presso ModenaFiere. Il veicolo è equipaggiato con il potente 1.4 16V Fire T-Jet in configurazione bi-fuel (metano e benzina), che coniuga al meglio il rispetto per l'ambiente e l'economia d'esercizio, senza però rinunciare alle prestazioni. Fiat Doblò Natural Power vanta una grande elasticità di marcia e spunti brillanti, anche a pieno carico, grazie agli elevati valori di potenza (120 cv a 5.000 giri/min) e di coppia (206 Nm a 2.000 giri/min) e alla notevole prontezza di risposta, assicurata dalla ridotta inerzia del turbocompressore con intercooler. Il tutto a fronte di un'interessante riduzione di emissioni e consumi: nel ciclo combinato si registrano rispettivamente 134 g/km di CO2 e 4,9 kg/100 km di metano. Pioniere oltre 15 anni fa di questa tecnologia, oggi Fiat è leader europeo nel campo delle vetture di primo impianto a metano (OEM) con oltre 480mila unità vendute nel periodo 1997-2011. Inoltre, Fiat è il primo e unico costruttore a offrire con la linea ecologica "Natural Power" un'ampia gamma di modelli a doppia alimentazione (metano e benzina) capaci di rispondere alle esigenze di mobilità di una vasta categoria di professionisti del trasporto merci.

ALLESTIMENTI PER PROGREDITE SPAZZATRICI DI OGNI TIPOLOGIA

Al servizio del settore della pulizia delle strade



Un Man TGS con allestimento spazzatrice.

MONACO DI BAVIERA - Le spazzatrici rappresentano un tipo di veicolo particolarmente complesso dal punto di vista tecnico. Da un lato ci si aspetta che i veicoli marcano alla velocità tipica degli autocarri di 80 km/h negli spostamenti tra i diversi luoghi d'impiego. Dall'altro i veicoli stessi si muovono con una velocità operativa molto bassa, inferiore ai 2 km/h. Un ul-

teriore riduttore nella catena cinematica riduce la velocità durante la spazzatura a 0,9 km/h in prima e fino a 2,2 km/h in quarta. Allo stesso tempo, sempre più utenti richiedono l'azionamento del sistema di spazzatura e di aspirazione tramite un impianto idraulico, che tragga l'energia di azionamento dal motore del veicolo. Anche dal punto di vista ambientale, l'eliminazione di motore separato per l'allestimento, che produce rumore e gas di scarico e limita il carico utile, rappresenta una soluzione ideale. La soluzione adottata dagli allestitori consiste nel prendere la potenza dalla presa di forza lato volano o lato cambio o tramite una pompa idraulica, montata nella catena cinematica.

Sugli autotelaia di tutta la gamma Man si possono realizzare allestimenti per spazzatrici di varie dimensioni, con capacità di carico da 4 a 9 metri cubi. Per il segmento di mercato più vasto, quello delle spazzatrici a due assi con un allestimento dalla capacità di 6 m³, Man offre il TGM con cabina di guida C e 15,5 t. Per questo tipo di attività meglio usare le sospensioni pneumatiche sull'asse posteriore per un assetto di marcia costante.

Poiché le spazzatrici necessitano, in corrispondenza del telaio e tra gli assi, di molto spazio per il cilindro di spazzolatura, il piatto delle spazzole e il dispositivo di aspirazione, questa versione del Man TGM monta pneumatici più grandi, da 22,5". Nella preparazione dell'allestimento delle spazzatrici, il Man Modification Center provvede a coordinare le modifi-

che all'autotelaio. Ciò comprende di regola lo spostamento della bocchetta di aspirazione dell'aria, del contenitore della batteria e dell'impianto di scarico in un supporto posto direttamente dietro la cabina. I serbatoi dell'aria sono fissati tra i longheroni del telaio. Il serbatoio del gasolio in alluminio dalla forma speciale con una capacità di 200 l viene collocato a richiesta nella parte posteriore del veicolo.

Restando in tema ecologico, Man ha pensato anche a un altro specifico settore, quello del trasporto di materiale riciclabile, nel quale la flessibilità è la carta vincente. Per assicurare un'elevata efficienza in quest'attività i veicoli devono circolare e i tempi di caricamento e di fermo devono essere ridotti al minimo. I sistemi con cassoni scarrabili a rullo e multibenna ottimizzano il flusso di materiale riciclabile. I cassoni possono essere caricati e scaricati facilmente, utilizzati come deposito temporaneo e rendono superflue le operazioni di trabordo dei materiali. La gamma offerta da Man spazia da veicoli a due assi a veicoli a quattro assi. Questo dimostra l'elevata flessibilità di Man come costruttore di autotelaia, che offre la possibilità di allestire un sistema intercambiabile scarrabile a rullo o multibenna per cassoni da 4 a 40 metri cubi. Le gamme Man TGL, TGM e TGS, ampiamente diffuse per l'impiego nel servizio municipale, sono completate dal Man TGX come cassone ribaltabile scarrabile a rullo per il trasporto di materiale riciclabile sulle lunghe distanze a livello nazionale e internazionale.

MAN / Esposte alla Fiera di Monaco soluzioni affidabili ed efficienti per i servizi comunali

Pronti a tutte le sfide

COMUNI E AZIENDE NECESSITANO DI VEICOLI PER COMPITI SPECIALI NEL SETTORE DELLO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI COME PURE IN QUELLO DEL SERVIZIO DI MANUTENZIONE STRADALE E INVERNALE: ALLO STAND DELL'IFAT CINQUE ESEMPI DI VEICOLI INDUSTRIALI ADATTATI A QUESTE SPECIFICHE ESIGENZE.

Massimiliano Campanella

MONACO DI BAVIERA - Dall'acqua alla manutenzione ordinaria degli immobili pubblici, il panorama delle imprese che si occupano di servizi comunali è estremamente vario e articolato. Tuttavia alcuni elementi in comune queste aziende li hanno, innanzitutto l'obiettivo: fornire soluzioni affidabili ed efficienti qualunque sia il loro settore di attività.

Per raggiungere tale obiettivo uno degli strumenti che tutte devono avere a disposizione riguarda i veicoli da trasporto, che devono essere affidabili, economici (per essere concorrenziali nelle gare pubbliche) e soprattutto adatti ai compiti speciali cui essi sono chiamati. Man, costruttore in prima linea sul fronte dei mezzi dedicati ai servizi speciali, propone un'ampia gamma in grado di coprire le specifiche esigenze delle attività comunali.

MEZZI IDONEI ALLO SCOPO

Un esempio immediato di come sia articolato e variegato il settore è quello relativo allo smaltimento dei rifiuti. Anche in una situazione ideale di completo riciclo e recupero, vi sarà una percentuale di rifiuti residui da smaltire in discarica o da ossidare: molte imprese si sono specializzate in questo ramo di attività e necessitano di mezzi affidabili ed efficienti per il trasporto in discarica di rifiuti, spesso tossici. Senza contare che il sistema di smaltimento dei ri-

rifiuti urbani e rifiuti pericolosi, oltre ancora nello smaltimento materiali, dagli elettrodomestici all'amianto agli olii esausti: per essere in grado di dare una risposta a qualsiasi problema inerente lo smaltimento dei rifiuti, le imprese hanno bisogno di un trasporto della massima efficienza, che vuol dire scegliere la combinazione veicolo-allestimento più adatta alla destinazione di utilizzo. Man offre allo scopo una gamma completa di veicoli industriali da 7,49 a 41 t, garantendo così alle aziende e ai comuni la massima affidabilità e redditività nello svolgimento dei propri compiti.

Anche se siamo in piena e-

state, non possiamo dimenticare che il periodo invernale è uno dei più difficili dell'anno per la gestione dei sistemi di manutenzione e usura del manto stradale a causa delle sostanze antigelo.

Alcune imprese si sono specializzate in tale settore, accanto ad altre che invece propongono mezzi sgombraneve e l'utilizzo di macchine e attrezzature in caso di emergenza neve. La manutenzione invernale rappresenta un'attività di centrale importanza tra quelle che aziende pubbliche, Province e Comuni svolgono in quanto principali gestori di strade. Per offrire un servizio ottimale di manutenzione viaria invernale, necessario per



La raccolta e lo smaltimento dei rifiuti è un settore chiave dei servizi per la collettività in cui i prodotti Man sono sempre più protagonisti.

evitare congestioni del traffico e ancor più per garantire la sicurezza di tutti i veicoli, occorrono mezzi di trasporto di un concetto diverso rispetto al settore dello smaltimento dei rifiuti: in questo settore operano imprese che ad esempio dispongono di lame sgombraneve e spargitori di cloruri per la manutenzione invernale di strade e autostrade in caso di neve e ghiaccio.

Le esigenze nella logistica di questo settore sono ben diverse: il servizio invernale ha lo scopo di permettere uno scorrimento del traffico in condizioni di sicurezza. La gamma Man risponde alle esigenze anche di tale utilizzo.

La riprova è arrivata dall'IFAT Entsorga 2012 di Monaco di Baviera, fiera leader internazionale dedicata all'ambiente, al riciclo e al trattamento dei rifiuti, delle acque e delle materie prime, che si è tenuta a Monaco di Baviera. Man vi ha esposto cinque autocarri, mostrando la sua competenza tecnologica e settoriale.

ELEVATA PORTATA UTILE

Una delle novità di maggior rilievo dello stand Man era il TGM 26.290 6x2-4 BL a tre assi con allestimento per la raccolta rifiuti. L'elevata portata utile è il punto forte di questo veicolo. L'autotelaio con asse posteriore aggiunto sterzante e sollevabile, insieme al ridotto peso del motore della gamma Man D08 e alla tecnologia Man Pure Diesel, lo rende il gigante del carico utile in questo segmento, poiché una capacità di carico di 19,4 t è senza dubbio qualcosa fuori dal comune.

Persino con un allestimento di circa 22 metri cubi rimangono comunque fino a 12, t



Le attività connesse al trattamento dei rifiuti richiedono veicoli sempre più specializzati in grado di soddisfare molteplici esigenze.

disponibili. Il motore diesel a sei cilindri da 290 cv di potenza è conforme sia alla norma antinquinamento Euro 5 sia al più restrittivo standard non obbligatorio EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) senza dover ricorrere all'impiego di additivi. A queste caratteristiche si aggiunge il cambio automatizzato Man TipMatic, che contribuisce ad aumentare la redditività.

LAVORO OTTIMIZZATO

Altro truck per lo smaltimento dei rifiuti è il Man TGS 35.360 8x2-6 BL a quattro assi, interessante concetto centrato sull'efficienza del trasporto dedicato a questo settore. La capacità di carico posteriore dei rifiuti alla rinfusa e lo sviluppo della distribuzione del peso in un allestimento per la compattazione dei rifiuti durante il giro di raccolta rappresentano i principali vantaggi per un veicolo a quattro assi, nel quale l'asse motore è affiancato da un asse anteriore aggiunto e da un asse posteriore aggiunto entrambi sterzanti. Con i carichi ammessi di 7,5 t sull'asse anteriore aggiunto, 11,5 t sull'asse motore e 9 t sull'asse posteriore aggiunto, l'elevato peso gravante nella zona posteriore del telaio viene neutralizzato all'inizio del giro di raccolta.

L'allestimento per la raccolta dei rifiuti, in questa versione da 30 metri cubi anziché 25 metri cubi, quindi più grande rispetto a quella di un classico veicolo a tre assi, permette di prolungare il servizio nella zona di raccolta prima di recarsi alla discarica. In base alle distanze da percorrere nel territorio di competenza dell'azienda di smaltimento, il veicolo consente di sfruttare la giornata lavorativa in maniera ottimale. Anche i giri di raccolta in quartieri cittadini densamente abitati non impressionano questo veicolo a quattro assi, che grazie ai tre assi sterzanti non è secondo a nessun mezzo a tre assi in quanto a usura dei pneumatici.

La novità: Man può offrire questa configurazione di autotelaio attingendo al programma di fabbrica.

L'aumento delle megalopoli con il loro elevato carico di traffico e una rete stradale dalle caratteristiche più disparate rappresentano il motivo principale della richiesta di veicoli per la raccolta compatti e maneggevoli. Con le gamme di autocarri TGL e TGM leggere e medie Man offre veicoli idonei a svolgere questi compiti. Il Man TGL, con un allestimento di massimo 9 m³ e la maneggevolezza che lo contraddistingue, sembra progettato appositamente per affrontare strade strette e centri storici.

La gamma Man TGM presenta veicoli a due e tre assi, in grado di ospitare sovrastrutture di dimensioni fino a 22 metri cubi. Il TGM da 26 t può essere configurato con assi anteriori e posteriori aggiunti sterzanti e sollevabili. Le gamme TGL e TGM vengono offerte insieme alle spaziose cabine di guida C e L. Particolarmente comodo è l'accesso basso a due gradini nella cabina C del TGM, che presenta un'altezza di accesso di soli 360 mm in funzione delle condizioni di carico. Se si necessita di spazio per un terzo operatore per la raccolta dei contenitori dei rifiuti, è disponibile la cabina L con sedile aggiuntivo.

VERSATILITÀ DA PRIMATO

La gamma TGS di Man è insuperabile sul versante della versatilità; spazia dai veicoli a due assi da 18 t fino ai quattro assi da 32 t. La versione a tre assi è ampiamente diffusa nel settore dello smaltimento dei rifiuti.

In questo segmento di mercato Man riveste il ruolo di leader grazie al suo asse posteriore aggiunto sterzante con capacità di carico di 9 t fornibile all'origine. Ciò migliora la distribuzione del peso in veicoli con allestimenti che gravano soprattutto nella parte posteriore del mezzo.

L'AUTOTELAIO PIÙ ADATTO ALLA BASE DI UN IMPIEGO EFFICIENTE

Mezzi funzionali anche per la pulizia dei canali



Un Man TGS impegnato in attività di aspirazione.

MONACO DI BAVIERA - Svuotamento di pozzetti drenanti e fosse, aspirazione di fanghi o pulizia di condotte fognarie: questi sono i campi d'impiego dei veicoli per lavaggio ad alta pressione, dei veicoli aspiratori o dei veicoli combinati per lavaggio e aspirazione. A questi si aggiungono i veicoli di pulizia, ad esempio delle gallerie stradali. La base per un impiego efficiente dei veicoli è costituita dalla scelta dell'autotelaio più adatto nel vasto programma di prodotti Man. I motori diesel Common Rail con tecnologia di riduzione dei gas di scarico a norma Euro 5 o EEV convincono

per i contenuti consumi di carburante e le ridotte emissioni foniche. Se si prevede un impiego prevalente in cortili interni o strade strette, si consigliano i compatti e maneggevoli veicoli a due assi delle gamme Man TGL e TGM.

Nei veicoli a tre assi, l'asse posteriore aggiunto sterzante assicura una distribuzione ottimale dei pesi, la massima maneggevolezza e la perfetta sterzabilità del veicolo. In contesti più marcatamente industriali, Man propone la gamma TGS come veicolo a tre assi con asse anteriore aggiunto sterzante, asse posteriore aggiunto fisso o sterzante e ponte in tandem. L'asse posteriore aggiunto sterzante è in grado di sostenere un carico di 9 t. A questo modello si aggiunge il quattro assi. La tecnologia dell'allestimento e, con ciò, il peso dell'impianto influenzano fortemente la scelta dell'autotelaio, affinché sia possibile raggiungere una distribuzione ottimale del peso e del carico assale. Man dimostra in questo ambito tutta la flessibilità del suo programma di prodotti. Per il trasporto di merci pericolose è disponibile un'apposita versione ADR.

I veicoli per lavaggio e aspirazione, a causa della tipologia costruttiva, sono caratterizzati da un baricentro elevato dell'allestimento e del carico. I veicoli possono essere equipaggiati con il sistema di stabilizzazione del rollio in caso di baricentro alto combinato con la regolazione continua degli ammortizzatori (CDC: Continuous Damping Control). Questo riduce il coricamento laterale e i movimenti di beccheggio e rollio e assicura una maggiore sicurezza in curva, durante un rapido cambio di carreggiata o forti frenate.



Un Man TGS spazzaneve. La manutenzione viaria invernale è un servizio di fondamentale importanza tra quelli di pubblica utilità.

TGL, TGM E TGS IN VERSIONE RIBALTABILI, PIATTAFORME AEREE E SINGOLI ALLESTIMENTI

Tutte le risposte per le attività cantieristiche e invernali



Un Man TGM impegnato in attività cantieristiche.

MONACO DI BAVIERA - È l'efficienza l'obiettivo su cui Man punta con gli autotelai delle gamme TGL, TGM e TGS nelle versioni ribaltabili trilaterali, ribaltabili con gru di carico, piattaforme aeree o per allestimenti come falciatrici e spargisale per il servizio invernale. Per le gamme TGL e TGM, Man dispone della cabina doppia più spaziosa di questa categoria, in grado di ospitare fino a sette persone, in modo che tutti i

dipendenti possano raggiungere il luogo di lavoro. La sua panca a quattro posti è provvista di superficie di seduta, schienali singoli con poggiatesta e cinture automatiche a tre punti. La produzione e la finitura interna della cabina doppia hanno luogo, come per altri modelli di cabine di guida costruite tutte in acciaio completamente zincato, nello stabilimento Man di Steyr.

Queste due gamme puntano anche su un altro aspetto. A seconda delle esigenze di mercato, i loro motori soddisfano le normative Euro 4, Euro 5 oppure lo standard sui gas di scarico EEV, attualmente il più restrittivo, senza dover ricorrere all'utilizzo di ulteriori additivi, come ad esempio l'AdBlue. In questo modo i veicoli per il servizio municipale possono disporre di maggiore spazio sul telaio e di un maggiore carico utile, dal momento che non è necessario un ulteriore serbatoio.

Una particolarità del programma a trazione integrale Man è rappresentata dal TGM con peso totale ammesso da 13 a 15 t: Man è l'unico produttore che offre, in questa categoria di peso, sospensioni pneumatiche di serie sull'asse posteriore, che garantiscono la massima protezione del carico in caso di scossoni. Il comando elettronico mantiene un assetto di marcia costante e questo ha un evidente vantaggio sulla stabilità e la sicurezza durante la guida. Nel caso di un impiego per tutto l'arco dell'anno, il conducente cambia ripetutamente in deposito le apparecchiature sulla superficie di carico. Grazie alle sospensioni pneumatiche, si può svolgere questa attività velocemente e con poche operazioni manuali: con la pressione di un pulsante, si sfiatano i soffiati sull'asse posteriore, abbassando il veicolo di 9 cm o innalzandolo di 13 cm.

Man offre una versione molto compatta del TGM a trazione integrale, con un passo ruota di 3.050 mm. In particolare, lo sgombero dalla neve in quartieri dalle strade strette e

con molte auto parcheggiate rappresenta una sfida per il conducente. In questo caso si richiedono veicoli maneggevoli, facili da manovrare. Il conducente trova a portata di mano, sul cruscotto, gli elementi di comando dei sistemi idraulici per il servizio invernale.

Per l'impiego nel servizio invernale, Man offre all'origine la predisposizione necessaria. All'esterno del veicolo, risaltano in particolare la piastra standard per il montaggio delle apparecchiature al cui lato si trovano gli ergonomici raccordi idraulici, nonché i gruppi luminosi e di segnalazione supplementari disposti in posizione rialzata. All'interno del veicolo, il conducente dispone degli elementi di comando per il controllo della lama spazzaneve e dello spargisale, collocati a portata di mano accanto al volante o al bracciolo. Allo stesso modo, il veicolo può essere dotato in fabbrica dell'impianto idraulico per il servizio invernale. Per l'impiego come spargisale si aggiunge un ulteriore argomento a favore delle sospensioni a balestra-pneumatiche dei ribaltabili trilaterali delle gamme TGM e TGS: la superficie di carico e il piatto spargisale rimangono sempre allo stesso livello di altezza indipendentemente dallo stato del carico dello spargisale attaccato. Lo spargimento di sale impostato non deve essere regolato successivamente, quando il veicolo sta effettuando il suo giro di lavoro.

Le autostrade richiedono operazioni di sgombero neve e spargimento sale su grandi superfici in breve tempo. I veicoli a tre assi Man TGS possono essere allestiti con lame spazzaneve molto larghe e, con l'aggiunta di una lama laterale, possono pulire anche la corsia vicina o la corsia di emergenza. Le aziende si stanno orientando verso i veicoli a quattro assi, che offrono maggiori capacità di carico e carico utile per il sale, le sostanze a base di sale umido o per l'impiego di soluzioni liquide a base di sale antigelo.



LA VOCE DEL PIANETA.

Greenpeace esiste perché il nostro fragile Pianeta merita di avere una voce. Servono soluzioni, cambiamenti, azioni. Greenpeace è indipendente e non accetta fondi da enti pubblici, aziende o partiti politici.

GREENPEACE
www.greenpeace.it

STRALIS E CURSOR
RISPONDONO
ALLA SFIDA

Non c'è che dire. La battaglia dei "giganti" si fa sempre più emozionante. Pur con un occhio molto attento alla situazione dei mercati che non hanno ancora trovato una piena stabilità e forse non la troveranno mai, i costruttori di veicoli industriali, forti della giusta convinzione che non esiste un'alternativa più pratica ma anche più economica del camion per la distribuzione delle merci, continuano a investire in nuovi prodotti. Sulla strada dell'evoluzione delle ammiraglie dei vari costruttori, ha cominciato Mercedes-Benz con il nuovo Actros, frutto di una radicale riprogettazione finalizzata a garantire anzitutto consumi estremamente contenuti ma più in generale una gestione intelligente ed economica del veicolo.

Ora arriva la risposta di Iveco con il nuovo Stralis per il quale il team di oltre 250 ingegneri e tecnici guidati da Norbert Holzer non ha lasciato nulla d'intentato per mettere nelle mani dei clienti Iveco una "macchina" che potesse rispondere nel migliore dei modi alle rinnovate esigenze dei trasportatori. Nelle pagine che seguono, potete leggere i dettagli di questo straordinario lavoro che ha portato lo Stralis a fare un grande passo in avanti sulla strada dell'estetica esterna e della funzionalità interna della cabina, ma soprattutto dei contenuti tecnici e tecnologici che garantiscono al "pesante" dell'Iveco di tener testa nel migliore dei modi all'agguerrita concorrenza. Concorrenza che vede in primo piano anche Volvo Trucks e Renault Trucks, ormai alla vigilia della presentazione delle loro nuove gamme "pesanti", anch'esse letteralmente ripensate sotto ogni punto di vista al punto che in casa delle due aziende si parla con assoluta consapevolezza di una nuova epoca che si apre per il mondo del camion.

Bisogna essere giustamente orgogliosi che Iveco sia in grado di battersi sui mercati con uno Stralis che non è solo bello e imponente da vedere, ma che dimostra di avere tutti i numeri per potersi imporre in quella che abbiamo chiamato la "battaglia dei giganti". Alfredo Altavilla, numero uno di Iveco, pur ricordando che le difficoltà dei mercati sono ancora tutte da superare, si è detto anche convinto che l'enorme investimento (500 milioni di euro dei quali 70 per l'adeguamento dello stabilimento di Madrid, dove è stata concentrata l'intera produzione dei pesanti, e 300 milioni per lo sviluppo del prodotto soprattutto per adeguare il motore Cursor ai livelli di emissioni Euro 6) operato con il nuovo Stralis era indispensabile per trovarsi preparati nel momento in cui si avrà la ripresa dei mercati.

Ha pure sottolineato che la nuova ammiraglia è frutto anche dei preziosi suggerimenti della clientela e che oggi Stralis a buon diritto può essere definito lo stato dell'arte del camion essendo il risultato di un progetto assolutamente innovativo sul piano della riduzione dei costi operativi relativi a manutenzione, assistenza, valore residuo e consumo di carburante. Naturalmente sarà il Salone di Hannover in settembre a ufficializzare di fronte al grande pubblico la partenza dello Stralis Hi Way verso il successo che si merita.

p.a.



IVECO / Presentato il Nuovo Stralis con motorizzazione anche Euro 6

Generazione Hi Way

UN TRATTORE COSTRUITO SULLA BASE DELLE INDICAZIONI RICEVUTE DAI CLIENTI, COME HA VOLUTO SOTTOLINEARE IL CEO ALFREDO ALTAVILLA. GRAZIE ALLA NUOVA IMPOSTAZIONE CALA DEL 4 PER CENTO IL TOTAL COST OF OWNERSHIP.

a cura di Mauro Zola

TORINO - Efficienza innanzitutto. E quindi riduzione del Total Cost of Ownership. È stato questo l'obiettivo primario di Iveco nel dare l'avvio alla progettazione dello Stralis Hi Way, il primo esempio della nuova generazione di camion torinesi, che verrà nei prossimi mesi affiancato dall'Hi Road e dall'Hi Street. Il primo a essere dotato di un motore Cursor Euro 6, per il cui sviluppo Iveco ha scelto di percorrere una via originale, puntando su di una soluzione Scv only, che gli garantisce di mantenere gli stessi consumi della generazione EcoStralis. Il primo con la cabina rivisitata, resa più bella da vedere, più confortevole ma anche più aerodinamica perché l'obiettivo è sempre lo stesso, perseguito in ogni particolare.

Come ha voluto rimarcare l'Amministratore delegato del marchio Alfredo Altavilla. "Siamo totalmente orientati verso i bisogni dei nostri clienti". Un atteggiamento che permette al manager di essere fiducioso anche con la crisi che incombe e il rallentamento di tutti i mercati (tranne quello africano, su cui Iveco si è già affacciato con successo), che quindi non spaventa più tanto. "Per un'azienda si tratta tanto di un'opportunità che di una sfida, che noi non vogliamo perdere".

Il che si può fare cambiando la strategia. "Che è già cambia-

dialogo continuo. Da cui è arrivato un consiglio importante, quello di non aggiungere dotazioni inutili, a loro interessa migliorare i costi di gestione e basta".

Risultato perfettamente raggiunto, come ha spiegato il Vice President Alessandro Mortali, sviscerando quelli che sono in termini prettamente economici gli high light del nuovo modello. "Prima di tutto con lo Stralis Hi Way abbiamo aumentato il valore residuo del mezzo di un 4 per cento, anche per via della riduzione del 60 per cento delle riparazioni necessarie, del calo del 5 per cento dei costi per i ricambi, il che si aggiunge a un -7 per cento di quelli dell'assistenza, grazie ai nostri programmi di manutenzione e all'anno aggiuntivo di garanzia sulla catena cinematica. Il Cx migliorato della cabina fa sì che si guadagni un 1 per cento sulle spese per il gasolio, mentre un altro 2 per cento di risparmio arriva grazie

al programma Iveconnect Fleet. Il motore Euro 6 dal canto suo mantiene lo stesso livello di efficienza di quello dell'EcoStralis, che ci aveva permesso di guadagnare sempre nei consumi un 7,32 per cento rispetto alle precedenti versioni. Se elaboriamo tutti questi dati otteniamo una riduzione del 4 per cento del Total Cost Of Ownership, sulla base di un utilizzo di 4 anni, con una percorrenza di 130mila km all'anno".

Per raggiungere un tale livello è stato necessario investire nello sviluppo del nuovo Stralis Hi Way un totale di 300 milioni di euro, 200 dei quali impiegati nella sola progettazione dei vari componenti, mentre 180 sono stati destinati per lo sviluppo del motore Euro 6.

Il nuovo Stralis dovrà contribuire in maniera determinante alla ripresa delle vendite Iveco, che già negli ultimi mesi, nonostante il perdurare della crisi,

ha ottenuti buoni risultati, come ha precisato il Vice Presidente Enzo Gioachin. "In Italia siamo cresciuti del 6,2 per cento, nonostante i valori generali restino ampiamente negativi, e abbiamo guadagnato uno 0,1 per cento a livello europeo. Questo lancio ci permetterà di migliorare ulteriormente la situazione, puntando su vantaggi effettivi per i clienti. Fin da subito il nuovo Stralis è disponibile nella versione Euro 5 o EEV, mentre l'Euro 6 verrà inizialmente riservato a quei Paesi in cui vengono erogati contributi specifici. Le consegne in questo caso sono previste per il primo trimestre del 2013. Per i prezzi possiamo prevedere un aumento del 5 per cento rispetto alla gamma attuale, ma con un anno in più di garanzia. Questo per l'Euro 5, mentre per l'Euro 6 dobbiamo ancora definire i dettagli ma dovremmo attestarci tra il 7 e il 9 per cento".

Il nuovo Stralis verrà prodotto soltanto nello stabilimento di Madrid, che diventa il centro Iveco per i pesanti stradali, e verrà quindi potenziato con l'assunzione di 1.200 operai, cinquecento già quest'anno per dare il via alla formazione. In più, verranno investiti 70 milioni per migliorare le strutture e rendere più efficace il controllo di qualità, che crescerà del 40 per cento, seguendo i dettami della World Class Manufacturing, che consente di eliminare sprechi e perdite. Questo comporterà la chiusura dello stabilimento di Ulm, dove però verrà creato un centro di eccellenza per i veicoli antincendio negli spazi della ex Magirus, in cui verranno concentrate le attività oggi svolte in altri 4 stabilimenti in Germania, Francia e Austria.



Alfredo Altavilla, Amministratore delegato Iveco



Enzo Gioachin, Vice Presidente Iveco

SI È VOLUTO PUNTARE TUTTO SULLA SOLA RIDUZIONE CATALITICA, PARTENDO DA UN'OTTIMIZZAZIONE DI BASE DEL MOTORE, LA CUI COMBUSTIONE GENERA QUINDI MENO PARTICOLATO, ED ELIMINANDO ANCHE IL RICIRCOLO, CHE VIENE RIDOTTO NELL'APPOSITO FILTRO, MENTRE AGLI OSSIDI DI AZOTO PROVVEDE L'HIGH EFFICIENCY SCR CON EFFETTI AVVERTIBILI SIA NEI CONSUMI CHE NELLE PRESTAZIONI.

TORINO - Cuore delle generazioni Hi di Stralis la nuova gamma di motori Euro 6, per cui il costruttore torinese ha scelto una via autarchica e originale. Mentre infatti gli altri marchi per raggiungere il severo standard sulle emissioni hanno puntato tutti sul sommarsi dei sistemi Egr e Scr, i progettisti di FPT hanno preferito concentrarsi sulla seconda delle due possibilità e sviluppare l'Hi eScr. Questo soprattutto per tenere sotto controllo i consumi. Se infatti la riduzione degli NOx negli altri Euro 6 avviene grazie all'Egr, utilizzando il ricircolo dei gas di scarico, l'operazione presenta tutta una serie di contropartite negative, come l'incremento nella produzione di particolato, che richiede rigenerazioni più frequenti del filtro DPF, con una crescita del 33 per cento della potenza di raffreddamento richiesta, oltre a una riduzione dell'efficienza della combustione.

Iveco ha voluto invece puntare tutto sulla sola riduzione catalitica, partendo da un'ottimizzazione di base del motore, la cui combustione genera quindi meno particolato, ed eliminando anche il ricircolo, che viene ridotto nell'apposito filtro, mentre agli ossidi di azoto provvede l'High Efficiency Scr con effetti avvertibili sia nei consumi che nelle prestazioni.

Il sistema brevettato da FPT comprende tra i suoi componenti Diesel Oxidation Catalyst, Filtro Antiparticolato Diesel Passivo, modulo di dosaggio per l'AdBlue, Selective Catalytic Reduction e Clean up Catalyst, con in più una serie di sensori che verificano le emissioni di ossidi di azoto e i possibili eccessi riguardanti l'ammoniaca. Ciò è sufficiente perché il sistema sia grado di ridurre del 95 per cento le emissioni di NOx.

L'INIEZIONE È COMMON RAIL A 2.200 BAR

Si tratta di una soluzione tecnica già introdotta di recente in Fiat Industrial con i marchi Case e New Holland, dove ha fornito risultati eccellenti soprattutto nel campo della riduzione dei consumi, che infatti restano, secondo i dati forniti dal costruttore, sui livelli delle versioni Euro 5, anche tenendo conto del maggiore ricorso all'AdBlue (che dovrebbe arrivare a pesare per circa un dieci per cento del carburante) che viene bilanciato dalle minori richieste di gasolio.

A contribuire al risultato non è soltanto il nuovo sistema per la riduzione delle emissioni, che infatti va a innestarsi su motori che, rispetto alle versioni Euro 5, sono stati completamente reingegnerizzati, a partire dall'architettura del basamento e della testa dei cilindri, con lo scopo di ottenere una maggior rigidità strutturale, l'aumento della circolazione del refrigerante e una portata nominale superiore, particolari necessari per sopportare una più alta pressione dei cilindri e degli iniettori.

Anche il sistema d'iniezione è stato infatti rivisto: oggi si tratta di un Common rail di ultima generazione, con una pressione massima che può arrivare a 2.200 bar. A controllare le funzioni del motore è ora una centralina elettronica, progettata per integrare le funzioni di base con quelle del sistema Scr e del filtro antiparticolato. Per quel che riguarda il turbocompressore è stata preferita una soluzione a geometria variabile invece che a doppio stadio, per risparmiare peso e per ottimizzare anche in que-

MENTRE SI PREPARA UN NUOVO CAMBIO ZF

Eurotronic continua a comportarsi egregiamente

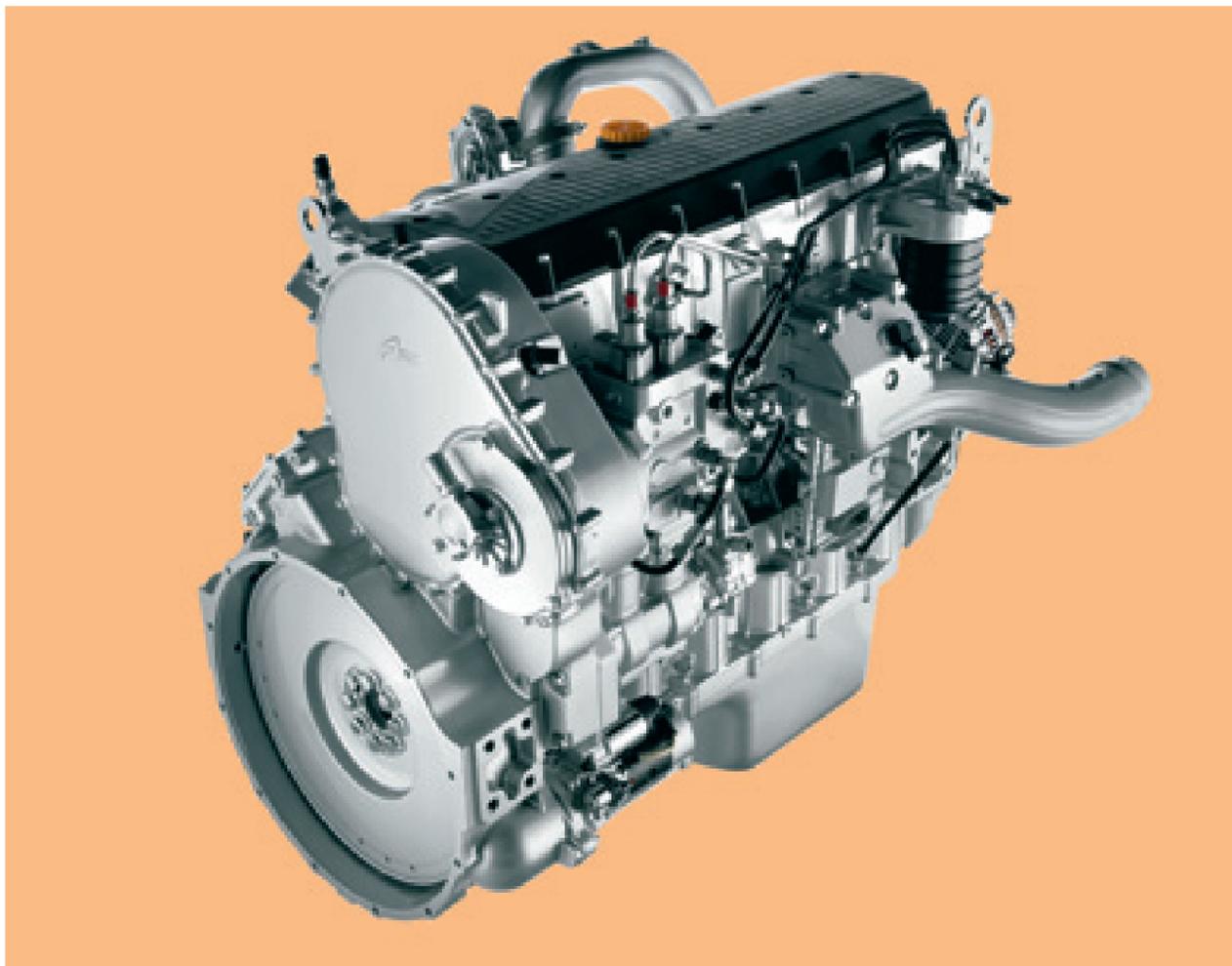
TORINO - Le novità apportate da FPT al motore Euro 6 del nuovo Stralis Hi Way hanno portato anche all'aggiunta di una valvola a farfalla sullo scarico, che migliora del 30 per cento le prestazioni del freno motore a decompressione, rispetto a quello attuale, tanto che non a caso è stato ribattezzato Super Engine Brake, e integrato con il sistema di frenatura principale e con il rallentatore Intarder che è possibile aggiungere come optional.

Tre invece i cambi disponibili, con, soprattutto sul mercato dell'Europa Occidentale, in prima fila il già noto automatizzato Eurotronic prodotto da ZF, che sta sviluppando anche una nuova versione studiata proprio per integrarsi al meglio con i motori Euro 6. Per il momento comunque il 12 marce a comando elettronico della frizione è in grado di garantire una sostanziosa riduzione dei costi d'esercizio, il che è già stato ben testato dalla generazione Ecostralis e va ad aggiungersi a una comprovata affidabilità. Per missioni particolari, come la raccolta rifiuti o la distribuzione urbana con tanti stop&go, è possibile scegliere in alternativa il cambio automatico Allison.

Sono invece stati inseriti tra gli optional i cambi manuali a sei e nove rapporti che sulle versioni Euro 5 dispongono del sistema servo shift che facilita l'innesto delle marce e negli Euro 6 del comando a singola H.

FPT Industrial regala allo Stralis il rivoluzionario sistema Hi eSCR

Cursor apre una nuova strada tecnologica



sto caso l'efficienza, tenendo sempre d'occhio i consumi, quindi migliorando i tempi di risposta ai bassi regimi e rendendo il freno motore più efficiente.

LA NUOVA GAMMA PARTE DA 310 CV E ARRIVA A 560

Resta invece uguale alle versioni Euro 5 il sistema di aspirazione a circuito chiuso, il che previene la dispersione dei vapori d'olio riducendo i rischi di contaminazione del filtro.

Evitando la rigenerazione forzata del filtro antiparticolato, si evita anche che nel motore ricircolino i gas di scarico, il che ne

riduce l'usura e permette di allungare fino a 150mila chilometri gli intervalli di sostituzione dell'olio.

La nuova gamma di motori Euro 6, di cui aumenta la cilindrata ma anche la coppia, parte con il Cursor 9 in quattro livelli di potenza (310, 330, 360 e 400 cv con coppie rispettivamente di 1.300, 1.400, 1.650 e 1.700 Nm), prosegue con Cursor 11, con potenze di 420 e 460 cv (e coppie di 1.900 e 2.150 Nm), per arrivare infine al Cursor 13 da 500 o 560 cv (coppie di 2.300 e 2.500 Nm). A questi si aggiungono le versioni Euro 6 del Cursor 8 Natural Power, con potenze e coppia praticamente identiche a quelle delle attuali versioni Euro 5.

IL NUOVO STRALIS DISPONIBILE ANCHE CON I CURSOR EURO 5

Sorpresa: consumano molto meno



TORINO - Il nuovo Stralis Hi Way in attesa che entrino definitivamente in vigore le normative Euro 6 o che in Italia, come già accade in Germania, Austria, Svizzera e Paesi Bassi, vengano predisposti incentivi per chi già acquista un motore meno inquinante, sarà disponibile anche con gli attuali motori dell'Ecostralis.

Si tratta del resto di una serie di propulsori già molto efficienti, che rispetto alle precedenti generazioni consumano il 7,32 per cento in meno, e che hanno tra le proprie caratteristiche vincenti l'erogazione della coppia massima già a regimi piuttosto bassi. Un'elasticità che riduce di molto le necessità di cambi di marcia e quindi contribuisce a calmierare i consumi.

La gamma è quella su cui è stata ricalcata, più o meno, quella degli Euro 6.

Si parte quindi con il Cursor 8, che dispone di potenze che vanno dai 310 ai 360 cavalli, e di coppie variabili dai 1.300 ai 1.500 Nm, disponibile anche con alimentazione a metano (in questo caso si va dai 270 ai 330 cavalli con coppie dai 1.100 ai 1.300 Nm), si prosegue con il Cursor 10, disponibile in due livelli di potenza (420 e 460 cavalli, con coppie di 1.900 e 2.100 Nm) e si arriva al Cursor 13 che parte dai 480 per salire fino ai 560 cavalli, con coppie da 2.200 a 2.500 Nm.

IVECONNECT OLTRE ALL'INFOTAINMENT FORNISCE UNO STRUMENTO ORMAI INDISPENSABILE DI SUPPORTO ALL'AUTISTA E PER IL CONTROLLO DA PARTE DELLE AZIENDE

Un aiuto telematico sia per i camionisti che per il gestore delle flotte



TORINO - I servizi di gestione delle flotte sono diventati in pochi anni un componente fondamentale dell'offerta dei costruttori.

Logico dunque che Iveco si adegui è completi le dotazioni del nuovo Stralis Hi Way con un hardware apposito: si tratta dell'Iveconnect per cui in effetti il fleet management è soltanto una delle funzioni. Dotato di uno schermo touch screen da 7" integrato nella plancia, l'apparecchio contiene anche una radio con lettore Cd, una presa Usb per i file digitali o l'eventuale connessione con I-pod e I-phone, una presa video, la connessione bluetooth e comandi inseriti sul volante multifunzione, oltre a un navigatore satellitare con software tarato appositamente per le esigenze di un trattore con semirimorchio.

Ad approfittare di tanta tecnologia meravigliosa possono essere sia l'autista attraverso le funzioni Iveconnect Drive oppure il gestore del parco macchine attraverso l'Iveconnect Fleet.

Esaminiamo a fondo il primo, che oltre al già citato navigatore fornisce al camionista il sistema Driving Style Evaluation, fondamentale per la riduzione dei consumi, che è uno degli obiettivi primari del nuovo

Stralis. Per migliorare le prestazioni di chi sta al volante il sistema utilizza i dati acquisiti dal motore, dalla meccanica del mezzo e dal collegamento Gps, e li elabora tramite un algoritmo sviluppato direttamente da Iveco, fornendo in tempo reale una valutazione dello stile di guida, resa più chiara da una rappresentazione grafica sullo schermo dell'Iveconnect, e aggiungendo tutta una serie di suggerimenti utili per eventuali migliorie, che per essere subito messi in pratica vengono visualizzati direttamente sul quadro di bordo. Seguendoli con attenzione si possono ridurre i consumi, secondo le stime del costruttore, dal 5 al 12 per cento, senza penalizzare la velocità commerciale. Un'alternativa ancora più pratica ai corsi di guida economica che oggi vanno per la maggiore.

Va invece visto in chiave sicurezza l'ultima aggiunta, quella del Driver Attention Support, che analizza lo stile di guida dell'autista e ne ricava indicazioni sul suo stato di attenzione, segnalando eventualmente la necessità di una sosta, evitando i

tanto dannosi colpi di sonno.

Per sviluppare invece il software Iveconnect Fleet, il marchio torinese si è avvalso della collaborazione di Qualcomm, il maggiore specialista mondiale del settore. Quel che ne è venuto fuori è un programma che permette di tenere sotto controllo la localizzazione del camion, il rispetto degli orari di guida e di riposo, lo stato degli ordini e delle consegne, oltre ai report relativi ai due sistemi prima descritti, in modo da tenere d'occhio le condizioni di chi guida e anche come sta guidando. Il tutto con la possibilità di sviluppare programmi specifici di supporto. Non mancano poi la possibilità di inviare e ricevere messaggi, oltre naturalmente allo scarico dei dati del cronotachigrafo digitale. Tutti i report sono accessibili attraverso il portale FleetVisor.

Iveconnect è utile anche per supportare il servizio di assistenza su strada: adesso infatti basta premere un pulsante perché la centrale operativa Assistance Non Stop riceva la posizione Gps dello Stralis e una prima diagnostica sulle ragioni del fermo.

Nel progettare la linea del nuovo Stralis grande attenzione all'estetica ma anche all'aerodinamica

Una cabina pensata per lavorare bene

ECCELLENTE LA CURA DEI DETTAGLI SIA ALL'ESTERNO, CON LA NUOVA GRIGLIA CENTRALE PIÙ EVIDENTE E AGGRESSIVA, CHE ALL'INTERNO, DOVE SONO AUMENTATI I VANI PORTAOGGETTI E MIGLIORATI GLI SPAZI PER IL RIPOSO NOTTURNO. TRA LE NOVITÀ VOLANTE REGOLABILE E SEDILI VENTILATI.

TORINO - La linea del nuovo Stralis Hi Way è fatta per piacere. Lo si vede subito dall'attenzione con cui sono stati inseriti i vari dettagli qualificanti, come la griglia centrale in nero, che aggiunge un tocco di aggressività ed eleganza, oppure i cantonali completamente riprogettati o lo spazio ricavato sotto il parabrezza che è l'ideale per aggiungere il nome della propria azienda. Ma l'obiettivo di questo modello è l'efficienza e dunque tutto, anche la linea, è stato messo al servizio della funzionalità; lavorando molto sull'aerodinamica, in particolare sul tetto della cabina e ottenendo un Cx migliore del 3 per cento, che fa risparmiare carburante e rende anche la cabina più silenziosa. Stesso compito per il design del paraurti, che è riuscito dal punto di vista estetico ma anche utile per "tagliare" l'aria. Mentre la fanaleria rivista con l'aggiunta di lampade bi xenon incrementa la sicurezza e aggiunge qual tocco di cattiveria che da sempre è una delle caratteristiche dei pesanti Iveco. A snellire ulteriormente il design della cabina pensa la grande barra antiriflesso che sovrasta il parabrezza.

I progettisti Iveco hanno lavorato ancora di più sull'interno, che è stato completamente rivisto. A partire dal cruscotto, che è diventato più imponente ma anche più ergonomico. Ora sedendosi al posto di guida si possono raggiungere facilmente tutti i comandi principali, senza neppure staccare la schiena del sedile, che è pneumatico con possibilità di integrare un sistema di ventilazione, con aria calda o fredda a seconda della stagione, e integra nello schienale la cintura di sicurezza. Nuovo anche il sistema di regolazione pneumatica del volante, che è diventato multifunzione, con comandi integrati per il telefono cellulare. Ma soprattutto i 10 metri cubi di spazio della cabina Hi Way sono stati disseminati di vani portaoggetti che sia in numero (sono diventati 32) che in capienza superano di molto la dotazione delle precedenti versioni, con la chicca di un frigo, optional, per i viaggi di più giorni, che raggiunge una capacità di 35 litri.

Nella zona notte domina il nuovo letto High Comfort, con una larghezza di 80 cm e una lunghezza che supera i due metri, il materasso (alto e confortevole) poggia su doghe e ha lo schienale reclinabile. In alternativa si può scegliere un materasso scomponibile, la cui parte centrale si trasforma in un tavolo su cui mangiare, usare il computer o compilare i documenti di bordo. Il lettino superiore scompare completamente nella parete posteriore, per lasciare più spazio libero, ma può essere facilmente ribaltato grazie a un sistema a molle d'aria.

Sempre per garantire un elevato livello di comfort è disponibile come optional un condizionatore da parcheggio, silenzioso e a basso consumo energetico, con un'autonomia di otto ore.



SEGUENDO LE INDICAZIONI DEI CLIENTI AGGIUNTE DOTAZIONI TUTTE ALL'INSEGNA DELL'EFFICIENZA

Tutto quello che serve a una vita comoda a bordo

TORINO - È stata una scelta precisa quella che ha portato il costruttore a non esagerare nelle dotazioni dello Stralis Hi Way. Niente orpelli, niente aggiunte inutili o anche soltanto poco funzionali. Tutto quello che c'è è perché serve, il che è stato certificato dai clienti del marchio, che tramite i dealer sono stati costantemente interpellati per lo sviluppo del nuovo modello. Ciò però non deve far pensare che l'evoluzione dello Stralis sia carente sotto il profilo tecnologico o della sicurezza, anzi, la dotazione è decisamente più ricca che in passato.

Tra le aggiunte necessarie va incluso

l'Electronic Braking System, che ingloba le funzioni ABS e ASR, oltre al limitatore di frenata, integrando nelle frenate demergera il freno motore Iveco Turbo Brake e il rallentatore Intarder.

Nel caso si palesi la possibilità di una collisione entra invece in azione l'Advance Emergency Brake System, riservato ai modelli con motore Euro 6, che in caso di pericolo aziona in automatico i freni.

Fin scontato evidenziare come non manchi l'Electronic Stability Program e come sia disponibile l'Hill Holder per facilitare le partenze in salita.

A tenere desta l'attenzione del con-

ducente contribuiscono il Lane Departure Warning System, che segnala quando si attraversa la linea di mezz'aria senza azionare la freccia, e il Driver Attention Support, di cui abbiamo già parlato nello spazio dedicato all'Iveconnect. Con l'Adaptive Cruise Control si completa il quadro della prevenzione, dato che provvede a mantenere la distanza di sicurezza dal veicolo che precede.

Completano le dotazioni i proiettori bi xenon che garantiscono un più ampio cono di visibilità e le luci di posizione Daytime Running, sempre accese anche di giorno.





LA PROVA / Positive le prime impressioni a bordo del nuovo Stralis Hi Way

Bello, funzionale, ricco e piacevole da guidare

I PROGETTISTI DI IVECO SI SONO LETTERALMENTE SUPERATI PER FARE DELLO STRALIS HI WAY UN CAMION DI CUI LE AZIENDE DI TRASPORTO E SOPRATTUTTO GLI AUTISTI POTRANNO ANDARE FIERI. A UNA FORTE PERSONALITÀ ESTETICA FA RISCANTRO UN AMBIENTE DI LAVORO DI ASSOLUTA COMODITÀ E PRATICITÀ CUI SI AGGIUNGONO LE TANTE DOTAZIONI DI SICUREZZA E DI SUPPORTO ALLA GUIDA. UN VERO GIOIELLO IL CURSOR 11 EURO 6 DA 460 CAVALLI.

TORINO - Il primo impatto è, naturalmente, quello estetico e, dal canto nostro, tutto positivo. I cambiamenti ci sono stati, non troppi ma neppure troppo pochi, quanto basta per dare allo Stralis un aspetto più dinamico e aggressivo, aiutato anche dai fari, in cui si miscelano proiettori bi xenon e led, che fa girare la testa agli altri camionisti che si incontrano sul percorso e che è ulteriormente amplificato dalla colorazione, fantastica a partire dal nome: "arancione spassoso". Insomma ci si sente un po' a casa, e al contempo si gusta qualcosa di nuovo.

Più o meno lo stesso che si prova al momento di entrare nella cabina, che è quella di sempre e lo si capisce subito dal tunnel motore pronunciato e dal parabrezza stretto, ma su cui si è lavorato tanto per adeguarla più che ai gusti alle necessità dei camionisti contemporanei. Che magari allo spazio non fanno tutto questo caso, anche perché dentro ci si sta comodamente in piedi, mentre invece l'aerodinamica è un tema importante, che fa risparmiare gasolio e lo si vede andando a veder i best seller di stagione, tra cui nessuno ha il fondo piatto.

C'erano però altre cose che in passato sullo Stralis non andavano, ad esempio la disponibilità di vani grandi e piccoli in cui riporre i propri effetti personali o i documenti di lavoro. Problema risolto. Adesso sono diventati 32, con trenta litri di capacità in più e risultano adeguati a ogni esigenza. Sotto la cabina c'è ad esempio posto per il frigorifero (nel nostro caso non c'era, sostituito da un più anonimo ma sempre utile cassetto) le cui dimensioni sono state a sua volta ampliate, sopra il parabrezza trovano posto i classici tre cassettoni che possono essere chiusi a chiave e in tutti i piccoli spazi sul fronte della cabina sono state aggiunte pratiche retine che li rendono maggiormente fruibili.

LA CUCCHETTA ADESSO È APPOGGIATA SU DOGHE

Altro punto su cui si è lavorato molto è la cuccetta, o forse sarebbe meglio dire lettino, visto che per la prima volta su di un Iveco poggia su di una struttura a doghe. Il materasso bello alto, e rivestito in un nero affascinante ma forse difficile da tenere pulito, è largo ben 80 centimetri e lungo più di due metri, misure più che sufficienti per garantire un ottimo riposo.

Più in generale ora è la plancia imponente a dominare all'interno, anche cromaticamente, dato il rivestimento, in plastica,



Il sedile pneumatico nella sua versione comfort è dotato di un sistema di ventilazione. Sono nuovi anche i fanali con lampade bi xenon.

nero che la fa risaltare a confronto con il tessuto in tonalità beige chiara che ricopre la parte superiore dell'abitacolo, e che presenta caratteristiche migliorate rispetto al passato, soprattutto per la possibilità di essere ripulito con facilità. Allo stesso modo è stato rivisto il sedile del conducente, che nel nostro caso era un Hi Comfort, con tanto di circolazione d'aria, calda o fredda a seconda del momento, che si presenta molto bene e si rivela ottimo nel contenimento e nella possibilità di regolazione a seconda del peso o dell'altezza dell'utilizzatore. Facile da regolare anche la posizione del volante grazie al piantone, che può essere liberato con una sola mossa.

Una volta preso possesso della posizione di guida si capisce come la plancia, che a una prima occhiata può sembrare ingom-

brante, sia invece ben studiata per garantire che tutto sia a portata di mano. Il volante è del tipo multifunzione, subito a destra si trovano i comandi del cambio automatizzato Eurotronic, in attesa che al prossimo Salone di Hannover ZF presenti la nuova versione modulabile. Sempre a destra si trova in bella evidenza lo schermo da 7 pollici touch screen del sistema Hi Connect, una delle grandi novità di questo Stralis, che a causa del poco tempo a disposizione non abbiamo potuto sviscerare a fondo, limitandoci alle caratteristiche d'infotainment che sono di buon livello e a quelle del navigatore satellitare, tarato per le esigenze di un trattore. Al centro del cruscotto campeggia invece il nuovo display su cui passano tutte le informazioni sensibili relative al veicolo, in particolare alla dotazione elettronica che non è la più ricca sul mercato ma contiene tutto quello per cui un camionista (o un flottista) oggi è disposto a pagare. Del resto, alla presentazione, il Ceo Altavilla ha voluto ribadire che tutto quello che sta a bordo sia stato in qualche modo "concordato" con concessionari e tramite loro coi clienti, tagliando tutte quelle innovazioni che questi



hanno giudicato non indispensabili. Tanto per fare qualche esempio l'Adaptive Cruise Control c'è, l'Advance Emergency Braking System anche, dell'Esp non si può più fare a meno, come dell'Hill Holder. C'è persino il Driver Attention Support che è davvero utile (ma non sono sicuro che su questo gli autisti siano d'accordo), quindi il livello può essere considerato soddisfacente.

MIGLIORATO L'ISOLAMENTO ACUSTICO IN CABINA

Tutto quanto descritto fino a ora conta ma meno di quello che ci aspettiamo al momento di avviare il motore, che è il nuovo Euro 6, nel nostro caso un Cursor 11, con una potenza di 460 cavalli (e una coppia di 2.150 Nm), che possono oggi essere considerati come un buon livello anche per la linea internazionale, soprattutto per le flotte.

A dare la prima impressione è una mancanza, quella del rumore in cabina. Rispetto all'EcoStralis si è lavorato molto sull'isolamento acustico dell'abitacolo ma anche il motore ci ha messo del suo, a tutto guadagno del comfort per il conducente e l'eventuale passeggero. Quel che invece non è cambiato anzi forse è addirittura cresciuto è l'atteggiamento aggressivo del propulsore. Qualunque sia la versione (abbiamo avuto il tempo anche per un breve giro sul 500 cv), la risposta è pronta, diretta, come piace agli autisti italiani. A sentirsi è soprattutto la coppia, da un regime di giri decisamente basso, il che fa sì che le cambiate dell'Eurotronic in versione automatica siano molto diverse che su di un modello motorizzato con l'Euro 5; si possono infatti lasciare scendere i giri senza che si passi alla marcia inferiore, un toccasana per i consumi. D'altronde se si sceglie di puntare su di una guida più impegnativa il motore risponde in maniera positiva all'acceleratore, facendo pesare l'aumento di cilindrata che ha caratterizzato tutte le gamme.

Ottime le sospensioni della cabina che non permettono fastidiose oscillazioni e sono un po' rigide come anche le balestre anteriori del telaio.

Tirando le somme, con questo nuovo Stralis Hi Way Iveco ha saputo dare una risposta alle esigenze del trasporto odierno, in cui le prerogative dell'autista contano (e questa cabina è in grado di soddisfarle), ma in cui l'argomento prioritario è la redditività. E l'ha fatto affinando da un lato quelle che già erano le armi in suo possesso, migliorando una cabina che ha ormai una lunga militanza alle spalle (deriva direttamente o quasi da quella montata nel '92 sulle serie Euro), trovando in questo una forza piuttosto che una debolezza, rafforzando quei temi segnalati dai clienti e lasciando semplicemente perdere il resto.

Al contrario per il motore, che deve rendere conto alle nuove normative sulle emissioni, si è scelta una via innovativa e originale, che badasse però anche in questo caso al nodo, cioè che permettesse di mantenere sotto controllo i consumi.

L'accoglienza da parte dei concessionari, i primi chiamati a visionare il nuovo modello, è stata più che incoraggiante e ha confermato ai progettisti Iveco di avere scelto la strada giusta, sia per quel che riguarda l'estetica che i contenuti tecnici. Basandosi sulla loro esperienza è facile pensare che lo stesso succederà per la clientela.

Dal primo novembre più rigide le norme di sicurezza per i pneumatici

Benvenuta... etichettatura!

A cura di Mauro Zola

MONZA - L'etichettatura dei pneumatici, resa obbligatoria dalla normativa europea, che dal 1 novembre del 2012 prevede che su ogni gomma nuova venga incollata una targhetta, in cui sono contenuti tre parametri fondamentali per una scelta consapevole all'acquisto, è un passo in avanti importante, su cui si trovano concordi tutti i costruttori di pneumatici, che possono in questo modo far valere le proprie caratteristiche peculiari e non soltanto battere sul prezzo d'acquisto. Per i pneumatici destinato agli autocarri il discorso è leggermente diverso e l'etichetta non è obbligatoria (resta ancora da capire il perché) ma il costruttore deve comunque mettere a disposizione i dati sia nel punto vendita che su internet, oltre che riportarli nella fattura.

La norma si applica a tutti i pneumatici costruiti dopo il 1° luglio, a eccezione di quelli ricostruiti, non omologati per l'utilizzo stradale, di quelli montati su veicoli immatricolati prima del 1990, delle gomme chiodate, o di quelle con codice di velocità inferiore agli 80 km/h, di quelli destinati al soccorso di tipo T e con diametro inferiore a 254 mm o superiore a 635 mm.

Per tutti gli altri andranno riportati i dati relativi all'efficacia nel consumo di carburante, secondo una scala che va dalla specifica A, la più conveniente, alla G. Tra le due una variazione del 7,5 per cento nei consumi.

Il secondo parametro è relativo all'aderenza sul bagnato, sempre su di una scala dalla A alla G. In questo caso la differenza della capacità frenante tra la categoria migliore e la peggiore è del 30 per cento.

Sono invece soltanto tre, identificate da barre nere, le categorie relative al rumore di rotolamento, che è stato relazionato al futuro limite di rumorosità europeo. Tre barre nere stanno a indicare una rumorosità superiore al futuro limite europeo, due bande un livello compreso tra il limite e i 3 decibel al di sotto, una banda nera per chi raggiunge un livello oltre 3 decibel inferiore al limite.

Oltre a questi ci sarebbero in realtà stati altri parametri che avrebbero potuto aiutare i trasportatori europei a scelte consapevoli, il più importante tra questi è naturalmente l'indicazione della durata chilometrica, ma anche la tenuta di strada e l'aderenza su strada asciutta avrebbero avuto il loro peso. Sarà per la prossima volta. Nell'attesa abbiamo sentito cosa ne pensano in merito i maggiori costruttori.

CONTINENTAL TRUCK

Gainza: "Un messaggio di consapevolezza"

MILANO - L'etichettatura dei pneumatici è per Continental soltanto l'ulteriore passo di un percorso già avviato da anni e che guarda a un rapporto diretto con le flotte, una vera partnership che ha lo scopo di innescare un circolo virtuoso sul risparmio dei costi aziendali.

"Senz'altro per noi si tratta di un importante passo in avanti - conferma Daniel Gainza, Direttore commerciale Continental Cvt per la filiale italiana - perché fissa l'attenzione su argomenti di primaria importanza, come

l'impatto che hanno i pneumatici sui costi delle flotte. Si tratta di un messaggio di consapevolezza che da anni cerchiamo di trasmettere ai nostri clienti e che viene ora rafforzato dal provvedimento europeo".

Gainza si dichiara anche moderatamente soddisfatto della scelta dei tre parametri da riportare sull'etichetta.

"Alcuni dicono che in realtà i pneumatici sono molto più complessi e che tre parametri sono pochi per illustrarli al meglio. Però è comprensibile che abbia-

no scelto i tre parametri considerati d'interesse generale e anche i più semplici da trasmettere, riguardanti temi che interessano tutti, come la sicurezza, l'impatto ambientale e il risparmio di carburante. Naturalmente tutti sappiamo che quando si parla di pneumatici c'è un altro dato fondamentale, quello riguardante il chilometraggio, ma questa istanza non è stata per ora raccolta, anche se si poteva sviluppare una tipologia di test che desse indicazioni a riguardo. In conclusione bisogna adeguarsi,

MILANO - Al momento della presentazione Continental l'aveva definita una vera e propria rivoluzione, e in effetti le caratteristiche del pneumatico HD Hybrid, per il momento riservato agli assi trattivi, giustificano l'utilizzo del termi-

ne. Impossibile infatti trovare oggi sul mercato una gomma che sia in grado di racchiudere tanti e tali vantaggi a partire dal fatto di poter essere impiegata sia per i trasporti regionali che sulla lunga distanza, e ancora più incredibile

che si riveli altrettanto performante sull'asfalto asciutto che sulle superfici innevate, evitando quindi ai trasportatori l'inconveniente, e l'investimento, di dover acquistare pneumatici specifici.

A tutto questo si aggiungo-

niente è perfetto da un punto di vista tecnico, ma i tre parametri scelti sono senza dubbio rilevanti, in particolare quello sul risparmio di gasolio è il più importante".

Sempre avanti dal punto di vista tecnologico, Continental ha lanciato con l'Hybrid una gamma definita non a caso rivoluzionaria, ma di conseguenza anche costosa, il che in Italia rappresenta sempre un problema.

"È vero che, se facciamo un confronto con il Nord Europa, in cui l'Hybrid fin da subito ha rappresentato una parte consistente delle nostre vendite, in Italia c'è più scetticismo. I trasportatori tedeschi o scandinavi riconoscono subito i vantaggi, quelli italiani ci mettono più tempo. Ciò non ci sorprende, ce l'aspettavamo. La nostra posizione in Italia è meno marcata rispetto ad altre nazioni europee ma il messaggio sta passando".

Altro caposaldo della proposta Continental sono i servizi.

"In quel campo l'esigenza delle flotte sta salendo a livelli importanti e salirà sempre di più. In futuro molto si giocherà proprio in quel settore. La nostra proposta si chiama Conti 360, un marchio che cerca di trasmettere tutta quella che è la nostra offerta di pneumatici e di servizi, che si suddividono ulteriormente in tutta una serie di comparti, a partire da quelli più tradizionali. Copriamo con questi tutto il ciclo di vita del pneumatico, compresa la gestione delle carcasse, la riscopitura, la ricostruzione, fino allo smaltimento e alla possibile valorizzazione, a volte infatti anche le carcasse non più utilizzabili possono avere un valore commerciale residuo. Molto importante è anche la reportistica. Sempre più flotte chiedono trasparenza completa e report dettagliati. Consapevoli di avere nel proprio parco circolante un valore, vogliono sapere cosa stanno facendo e ad esempio perché è stato necessario



Daniel Gainza

cambiare una gomma. Noi per questo abbiamo sviluppato un sistema informatico specifico, accessibile ai nostri clienti via internet, che rappresenta il massimo che in questo momento esiste sul mercato per il livello di dettaglio dei dati".

I tanti vantaggi del Continental HD Hybrid

Sorprendente su ogni tipo di tratta

IDEALE SIA PER I TRASPORTI REGIONALI CHE SULLA LUNGA DISTANZA, ANCORA PIÙ INCREDIBILE LA PERFORMANCE SULL'ASFALTO ASCIUTTO COME SULLE SUPERFICI INNEVATE, IL CHE EVITA AI TRASPORTATORI L'INCOMBENZA, E L'INVESTIMENTO, DI DOVER ACQUISTARE PNEUMATICI SPECIFICI.

no doti di durata, l'argomento che più interessa i trasportatori, che hanno dell'incredibile. Nei test effettuati direttamente in collaborazione con aziende clienti, l'HD Hybrid è stato in grado di raggiungere facilmente i 400mila chilometri, arrivando a 550mila nelle condizioni più favorevoli. Stesso discorso per quanto riguarda i consumi, che rispetto alle gamme precedenti sono migliorati di un 5 per cento.

Il merito va alla carcassa dell'HD Hybrid, che mette a frutto la tecnologia brevettata Air Keep. Si tratta di una struttura in acciaio e polimeri, con miscele pluristratificate e

battistrada con profilo autorigenerante. In pratica, mano a mano che la gomma si usura, emergono nuove scanalature e punti di trazione dove prima c'erano solo sottili lamelle. Al tempo stesso le normali scanalature si trasformano in lamelle.

All'innovativa proposta Hybrid si aggiungono due linee di pneumatici più tradizionali. Per chi opera prevalentemente su tratte autostradali, la soluzione consigliata è la gamma L, che grazie alla tecnologia Eco Plus riduce la resistenza al rotolamento.

Anche in questo caso è stata adottata la carcassa Air

Keep, mentre per ottenere una durata maggiore è stata incrementato del 15 per cento l'utilizzo di gomma, con l'aggiunta di una nuova cintura triangolare che, unita a un tallone in acciaio, aiuta la stabilità e impedisce al pneumatico di deformarsi, aggiungendo un 20 per cento alla vita operativa.

Per chi invece lavora di più su percorsi misti la gamma giusta è la R Goods, che alle caratteristiche comuni a tutta la produzione Continental unisce un disegno del battistrada e una mescola specifica ottimizzati per camion dotati di Retarder.



MICHELIN



Massimo Leonardi

MILANO - Michelin da tempo ha ingaggiato una personale battaglia sul tema dell'etichet-

tatura dei pneumatici. Logico quindi il commento positivo al provvedimento europeo che arriva da Massimo Leonardi, responsabile per l'Italia della linea di prodotto autocarro.

“Abbiamo sempre sostenuto questa iniziativa a vantaggio della sicurezza, dell'ambiente e per il risparmio di energia. Ai trasportatori la nuova etichettatura europea fornisce infatti tre informazioni importanti sul pneumatico nuovo, da considerare come un complemento agli altri fattori che intervengono normalmente nel processo d'acquisto di un pneumatico per autocarro. Infatti, le prestazioni si giudicano anche in rapporto a ulteriori criteri legati al mestiere del trasportatore e alle sue specifiche esigenze quali, per citarne alcune, il rendimen-

to chilometrico, l'usura regolare, la capacità di carico, la motricità e l'aderenza con ogni condizione e per tutta la vita del pneumatico, la ricostruibilità della carcassa, la resistenza agli urti e alle aggressioni”.

La risposta a tutte queste esigenze per il costruttore francese è rappresentata dalla gamma Energy SaverGreen, molto apprezzata anche sul mercato italiano.

“La gamma Michelin EnergySaverGreen è destinata a quelle flotte che, impegnate nei trasporti sulla lunga distanza intendono massimizzare il contributo del pneumatico alla riduzione dei consumi di carburante. Attualmente, sia per quel che riguarda il primo equipaggiamento che il ricambio, le vendite in Italia seguono un an-

Leonardi: “La gamma Energy all'avanguardia”

damento in linea con le previsioni”.

Stesso impegno quello dell'azienda nel settore dei servizi.

“Le aziende di trasporto da tempo sono attente all'offerta di servizi integranti la vendita del prodotto, che spaziano dall'esternalizzazione della gestione del parco pneumatici, tramite contratti a costo chilo-

metrico, all'assistenza in caso di panne ai pneumatici, fino alle forme di finanziamento per l'acquisto. Michelin è attiva nell'offerta di servizi post-vendita, tra cui il principale è l'attività di assistenza al trasportatore svolta dalla forza vendita nel consigliare agli utilizzatori finali i prodotti che offrono il migliore equilibrio delle presta-

zioni, in funzione delle esigenze dei propri mestieri. Tramite il programma Michelin Europe Assistance garantiamo ai trasportatori in tutta Europa un servizio d'intervento in caso di panne ai pneumatici. Con Leasingomme diamo invece modo di poter pagare i pneumatici in modo dilazionato fino a 18 mesi”.

Consumi ridotti carta vincente dei prodotti Michelin

Nulla è lasciato al caso

IL COSTRUTTORE FRANCESE GARANTISCE 1,7 LITRI DI CONSUMO IN MENO OGNI 100 CHILOMETRI, SE SI ADOTTANO SU TUTTI GLI ASSI LE GOMME DELLA SERIE X ENERGY SAVERGREEN.

MILANO - Per rendersi conto dell'impatto delle gomme Michelin sul mondo del trasporto basta fare attenzione ai veicoli messi a disposizione dai vari costruttori per i test sui consumi. Nella maggior parte dei casi sono equipaggiati proprio con pneumatici della serie SaverGreen.

Il perché è presto detto: il costruttore francese garantisce 1,7 litri di consumo in meno ogni 100 km, se si adottano su tutti gli assi le gomme della serie X Energy SaverGreen.

Scendendo nei dettagli, per

l'asse direzionale del trattore è stato sviluppato il modello X Energy SaverGreen XZ o XF, basato sulla carcassa Energy Flex, che fanno parte della serie Durable Technologies del costruttore francese. Il componente è stato sviluppato attorno a un unico concetto: limitare la dispersione dell'energia grazie a una miscela di gomma Energy, che copre anche le zone più sensibili, come i fianchi e la parte bassa della gomma. La miscela è costituita in buona parte da microcomponenti, abbinati a cavi metallici più fles-

sibili e quindi permette una capacità di carico di 8 tonnellate sul primo asse, sia con la misura 315/80 R22,5 che con la 315/70 R 22,5.

Si chiama invece XD il pneumatico ideale per l'assale motore. Oltre a riproporre la carcassa Energy Flex, questo aggiunge una serie di lamelle a doppia onda, che ne aumentano la longevità e sublimano la motricità, fino a un 10 per cento in più rispetto al modello della serie precedente. Le lamelle tridimensionali sono infatti in grado di garantire una maggior rigidità ai tasselli di gomma e limitano sia l'usura che la resistenza al rotolamento, lavorando in senso orizzontale e verticale.

In comune i pneumatici che fanno parte della gamma X Energy SaverGreen hanno anche

l'utilizzo della tecnologia InfiniCoil, che consiste in un filo d'acciaio che avvolge longitudinalmente la sommità del pneumatico, dandogli maggior rigidità e garantendo un'area di contatto con l'asfalto uniforme, eliminando quindi possibili deformazioni.

In ottica di risparmio, oggi più che mai l'obiettivo dei trasportatori, altra caratteristica vincente dei pneumatici Michelin è la possibilità di avere ben quattro vite lavorative. Dopo un primo periodo di utilizzo, un sottostrato di gomma presente sul pneumatico permette di riscoprire la gomma senza che vengano intaccate resistenza o prestazioni; inoltre, tutti i modelli Michelin hanno all'interno dei canali del battistrada lievi che evidenziano il livello



di usura e indicatori che permettono di effettuare la scolpitura alla profondità ideale. Questa operazione può essere effettuata quando rimangono 2-3 millimetri residui di battistrada.

In seguito lo stesso pneumatico può essere ricostruito e poi riscoperto una seconda volta. Tutto ciò aumenta di due volte e mezza la durata di vita della gomma.

BRIDGESTONE

Piccinotti: “Servizio per il cliente nonché stimolo per il costruttore”

MILANO - Non soltanto un servizio al cliente, ma anche uno stimolo per i costruttori. Così Lorenzo Piccinotti, marketing manager Commercial Product Region South di Bridgestone, giudica il decreto sull'etichettatura dei pneumatici.

“Si tratta di un'ottima iniziativa, poiché permette al cliente di poter fare una scelta maggiormente consapevole paragonando le varie performance dei pneumatici in commercio. La normativa è uguale per tutti i prodotti in vendita nella Comunità Europea e questa novità porterà probabilmente gli attori presenti sul mercato a confrontarsi immediatamente su questo aspetto. Questo indurrà

ulteriormente i produttori a investire in ricerca e sviluppo al fine di migliorare i parametri presenti in etichetta così da ottenere un vantaggio competitivo. Bridgestone ha da sempre considerato l'innovazione di prodotto importantissima facendone un punto di forza nella sua strategia volta alla ricerca della sicurezza senza compromessi.

Detto questo, Bridgestone mira a fornire al cliente finale informazioni ancora più dettagliate al fine di aiutarlo nelle sue scelte. Le informazioni riportate sulle etichette dei pneumatici sono importanti, tuttavia non ci forniscono una visione completa della loro performance. È infatti importante capire, ad

esempio, che i consumi di carburante e la performance sul bagnato dipendono molto dal mantenimento della corretta pressione del pneumatico e dallo stile di guida”.

Caratteristiche che ben si sposano con quelle della gamma Ecopia.

“Il marchio di Bridgestone che identifica i prodotti ‘rispettosi dell'ambiente’. Parliamo di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e che quindi permettono di risparmiare carburante rispetto alla gamma di prodotti precedente. Il risultato finale della gamma Ecopia è risparmio sui costi senza compromettere le prestazioni. Questo grazie a tecnologie innovative quali in particolare la mesco-

la Nano Pro-Tech, che riduce la dispersione di energia durante la fase di rotolamento del pneumatico. In aggiunta, le carcasse di nuova generazione sono progettate per permettere fino a due ricostruzioni, andando ad aggiungere al risparmio di costo sul carburante il risparmio dovuto ad una prima e seconda ricostruzione. Si arriva così a circa il 20 per cento di risparmio sul costo di vita complessiva del pneumatico. In termini pratici, la gamma Autostradale R249 Ecopia direzionale, M749 Ecopia trattivo e R109 rimorchio rappresentano una fetta importantissima delle nostre vendite e sono state recepite molto bene dal mercato”.



Lorenzo Piccinotti

Allo stesso modo la clientela italiana pare aver ben accolto la gamma di servizi Bridgestone.

“Oggi la situazione di mercato impone molta attenzione ai costi, si cercano soprattutto soluzioni strutturali per poter essere competitivi anche in futuro. Le flotte richiedono costi inferiori per la gestione del pneumatico nel-

l'intero ciclo di vita. La risposta Bridgestone si chiama Total Tyre Life. Tutto parte da carcasse premium e prodotti nuovi molto performanti, che permettono ottime durate chilometriche. A ciò si aggiunge il processo di ricostruzione più affidabile al mondo, Bandag, società che fa parte del gruppo Bridgestone. La nostra campagna di comunicazione parla infatti di DNA di un pneumatico a vita multipla proprio per sottolineare quanto sia intrinseco questo concetto, ogni elemento è legato per ottenere una struttura vincente che permette di ottenere il massimo vantaggio. Inoltre, Bridgestone offre servizi all'utenza finale anche grazie alla propria rete pan-europea Truck Point. Il network Truck Point rappresenta la più grande rete europea di rivenditori specialisti autocarro indipendenti con più di 2.400 punti vendita in Europa e circa 115 in Italia. Attraverso la nostra rete le flotte trovano risposte puntuali a tutte le loro esigenze; scelta dei pneumatici, manutenzione, gestione delle carcasse, servi-

GOODYEAR

MILANO - Soddissfazione per l'etichettatura dei pneumatici, ma con la sensazione che si poteva fare di più. Così alla Goodyear hanno accolto il provvedimento europeo. Come ci conferma Luca Molgora, Direttore Vendite divisione autocarro e movimento terra di Goodyear Dunlop Tires Italia.

"Goodyear ha accolto positivamente la nuova legislazione, convinta che ciò sensibilizzerà maggiormente gli operatori all'importanza dei pneumatici ai fini della riduzione dei consumi e delle emissioni di CO2 nell'ambiente. L'etichetta fornirà informazioni confrontabili, affidabili e obiettive, ma non si può ritenere in alcun modo esaustiva, poiché specifica solo tre parametri. Criteri fondamentali come la durata, espressa in termini di chilometri percorsi, la capacità trattiva o la ricostruibilità non vengono presi in considerazione. Proprio la resa chilometrica, seppur non riportata, rappresenta per una

Molgora: "Con l'etichettatura si poteva fare di più"



Luca Molgora

flotta una reale fonte di risparmio dei costi di gestione del pneumatico. Il costo al chilometro di un pneumatico della gamma Marathon ad esempio è tale da permettere un abbattimento di circa il 10 per cento del costo operativo del pneumatico rispetto al concorrente di riferimento".

Caratteristiche che hanno portato a buoni risultati sul mercato italiano.

"Che ha trovato nella serie Marathon + di Goodyear una risposta concreta a quella che oggi si presenta come una delle

più importanti esigenze nel mondo del trasporto su gomma, la riduzione dei costi delle flotte. Gli operatori del settore hanno potuto rendersi conto di quanto la scelta del giusto pneumatico influisca sull'economia d'esercizio del veicolo, visto che le gomme agiscono indirettamente su circa il 30 per cento dei costi operativi totali. La gamma Marathon + nasce con il preciso obiettivo di fornire il miglior risultato nella riduzione del consumo di carburante, senza compromettere le altre caratteristiche del pneumatico.

E ancor prima che i test del TÜV Automotive sono stati i clienti, soprattutto coloro che in passato non hanno mai utilizzato prodotti Goodyear, a rendersi conto della differenza rispetto a prodotti concorrenti che, sulla carta, vantano prerogative analoghe".

Il costruttore ha molto lavorato anche per migliorare il proprio livello di assistenza, pre e post-vendita.

"Per Goodyear l'acquisto del pneumatico da parte della flotta di trasporto è solo l'inizio di un rapporto che vede la nostra a-

zienda impegnata nei porsì come partner affidabile e concreto. Sempre più clienti chiedono ad esempio un servizio di ricostruzione di qualità, che possa offrire un prodotto economico ma soprattutto affidabile. A questa sempre più forte esigenza Goodyear risponde con la gamma TreadMax, una gomma ricostruita di qualità, che offre performance del tutto simili all'analogo prodotto nuovo, poiché, a differenza di gran parte dei prodotti concorrenti, ricostruito integralmente con gli stessi materiali. A questo si as-

sociano i servizi rivolti alle flotte come il Fleet Online Solutions, un innovativo sistema gestionale dei pneumatici, che offre alla flotta indubbi vantaggi in termini di semplificazione nella gestione del parco pneumatici della flotta. Il costante monitoraggio, accessibile anche online, permette ad esempio un'analisi costante e precisa del reale costo sostenuto per singolo pneumatico montato per l'intero suo ciclo di vita".

Conferma delle qualità con l'ibrido Volvo Mean Green

I record del Marathon +

COME EQUIPAGGIAMENTO DI UN "MOSTRO" CON UNA POTENZA DI BEN 2.100 CV, NEL TEST LE GOMME HANNO DOVUTO SOPPORTARE UNA PRESSIONE INCREDIBILE. COSTRUITE A MANO DAGLI SPECIALISTI GOODYEAR HANNO SFRUTTATO LA BASE DEI MARATHON.

MILANO - Per supportare il proprio record mondiale di velocità, Volvo Trucks ha scelto proprio i pneumatici Goodyear della serie Marathon + con cui è stato equipaggiato il Mean Green, il camion ibrido che ha battuto sia il record sul chilometro da fermo che quello sul chilometro lanciato. Trattandosi

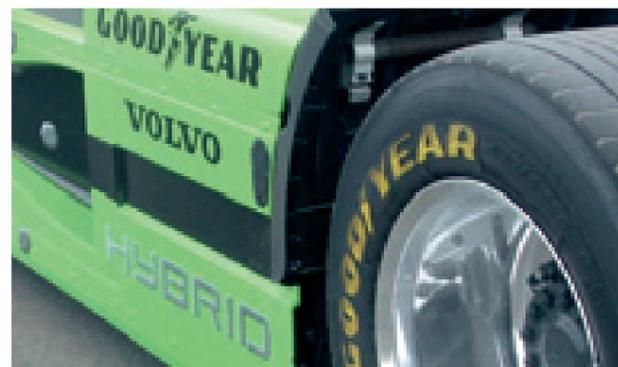
di un "mostro" con una potenza di ben 2.100 cv e una coppia di 6.770 Nm, occorre gomme in grado di sopportare una pressione incredibile. Costruite a mano dagli specialisti Goodyear hanno comunque sfruttato la base dei Marathon per lunghe distanze 495/45 R22,5.

Del resto una resistenza ri-

dotta al rotolamento, insieme alla tenuta di strada, in particolare sul bagnato, sono le caratteristiche più apprezzate di tutta la gamma Marathon +, che comprende versioni sia per assi sterzanti (Marathon LHS II +) che per l'asse motore (Marathon LHD II +). Il segreto che ha permesso al costruttore di ridurre del 7 per cento la resistenza al rotolamento rispetto alla serie precedente è la nuova miscela Sileflex, che si basa sull'uso di filler a base di silice e gomma naturale di alta qualità.

Grazie a ciò un trattore che monta un set delle nuove coper-

ture Goodyear, che dispone anche di una gamma per semimorchi, può ridurre i propri consumi dell'1 per cento, il che vuol dire che sulla base di un consumo medio di 32 litri per 100 chilometri, con una percorrenza annua di 120mila chilometri e un costo del gasolio fissato per i clienti professionali a 1,20 euro, si raggiunge un risparmio di 500 euro a veicolo, oltre a una riduzione di 1.000 chilogrammi nelle emissioni di CO2. In aggiunta con alcune misure del Marathon LHS II + per assi sterzanti si può ottenere un miglioramento degli indici



di carico e quindi della capacità totale della combinazione.

Per dimostrare sul campo le sue eccellenze Goodyear si è affidata all'ente di certificazione tedesco TÜV, che ha paragonato in un test sul campo una combinazione di Marathon nella misura più classica, 315/70 R22,5 per i due assi del trattore e 385/65 R22,5 per il semimorchio, con quelle di tre com-

petitors. Il risultato è stato che il modello per assi sterzanti ha avuto prestazioni migliori comprese tra il 3 e il 19 per cento nella resistenza al rotolamento, mentre quello per assi trattivi è arrivato fino al 16 per cento. Allo stesso modo nei test di aderenza sul bagnato la combinazione Goodyear può contare su prestazioni medie migliori del 2 per cento.

zi di assistenza Service Europe in Europa e Acì Global in Italia".

Al quadro si aggiungeranno presto tutta una serie di novità.

"Nel breve periodo Bridgestone ha introdotto nella gamma ricostruito nuove fasce battistrada presentando i regionali BTR-WB e R192 a cui si aggiungeranno altre novità nei prossimi mesi. Inoltre, è stata presente a Reifen 2012 con uno stand totalmente incentrato sul business autocarro e ricostruito riconfermando quanto queste linee di prodotto siano importanti nella propria strategia. Nel futuro prossimo e cioè nella seconda parte del 2012, ancora più importante sarà il lancio sul mercato dei nuovi prodotti regionali R-Steer ed R-Drive. Questi prodotti fanno uso delle più recenti tecnologie Bridgestone; le carcasse saranno di ultima generazione e le performance complessive migliorate in modo da essere il prodotto di eccellenza nella strategia integrata nuovo più ricostruito che è alla base del concetto di Total Tyre Life".

La nuova linea Bridgestone Ecopia

Il segreto sta tutto nella miscela

LA BASE DI PARTENZA DEL PROGETTO È PROPRIO LA NUOVA MESCOLA NANO PRO-TECH CHE RIDUCE LA DISPERSIONE DI ENERGIA DURANTE IL ROTOLAMENTO OTTIMIZZANDO IL CONSUMO DI CARBURANTE SENZA CHE VENGANO INTACCATE LE QUALITÀ DELLE GOMME.

MILANO - Il nome, Ecopia, dice già molto su quale sia la vocazione della più recente generazione dei pneumatici Bridgestone destinati al lungo raggio. La base di partenza del progetto è la nuova miscela Nano Pro-Tech, un'esclusiva del costruttore, che riduce la dispersione di energia durante il rotolamento, il che provvede a innescare un'immediata riduzione della resistenza, ottimizzando il con-

sumo di carburante senza che però vengano intaccate le qualità delle gomme, sia in termini di resa chilometrica sia per la resistenza alle abrasioni e ai possibili tagli sui fianchi.

Scendendo nel dettaglio dei vari modelli, per gli assi sterzanti è stato progettato il pneumatico R249 Ecopia, nella misura 315/80, che si rivela particolarmente efficace in presenza di fondo stradale bagnato e che

dispone della tecnologia Stone Ejector, che consente l'espulsione dei sassi rimasti intrappolati negli incavi del battistrada. Per l'asse motore è invece disponibile la gomma M749 Ecopia, che dispone in un'ottima trazione su tutti i tipi di fondo e in ogni condizione atmosferica, oltre a presentare un disegno del battistrada che lo rende particolarmente adatto alla ricostruzione, allungandone la vita



operativa.

Bridgestone punta molto infatti sul concetto Total Tyre Life, che permette di ridurre, specialmente nel caso di flotte, il costo chilometrico del pneuma-

tico, ricorrendo nei giusti tempi alla ricostruzione, operazione proposta in un unico pacchetto direttamente dal costruttore, che utilizza il collaudato metodo di ricostruzione Bandag.

YOKOHAMA

Merli: "In arrivo nuovi prodotti per sostenere le vendite"

CARPENEDOLO - Come avete accolto le nuove disposizioni relative all'etichettatura dei pneumatici?

"In generale, rappresentando un marchio come Yokohama, che nel settore identifica l'espressione massima della tecnologia applicata ai pneumatici, non possiamo che essere favorevoli all'introduzione di tutti quegli strumenti che permettano di evidenziare i contenuti e la qualità dei nostri prodotti - spiega Fabio Merli, Direttore Vendite Truck di Yokohama Italia e Magri Gomme/GT Radial - Dal Giappone, sede della Yokohama Rubber Company, non hanno ancora diffuso informazioni ufficiali sulla classifica-

zione delle nostre coperture ma, da alcune indiscrezioni, pare che si posizioneranno ai massimi livelli. Nello specifico, per i pneumatici autocarro non sappiamo quanto la scelta del trasportatore potrà poi essere influenzata dall'etichettatura: siamo di fronte a un professionista che conosce perfettamente le esigenze del suo veicolo e nella propria specifica tipologia di trasporto. Probabilmente la classificazione dell'efficienza energetica di un pneumatico sarà l'elemento, fra i tre misurati, che desterà il maggior interesse tra i trasportatori, essendo il carburante uno dei costi più importanti che devono sostenere. Riteniamo che la scelta del

pneumatico autocarro sarà comunque sempre influenzata anche da altre caratteristiche non valutate dalla nuove disposizioni, come per esempio la resa chilometrica e la ricostruibilità".

Come sta andando il marchio Yokohama sul mercato italiano?

"Il mercato italiano dei pneumatici per autocarro, in questo inizio 2012, è letteralmente crollato e da gennaio a maggio le vendite hanno fatto registrare un -42 per cento rispetto allo stesso periodo del 2011. Sono soprattutto i 'premium brand' come Yokohama a soffrire maggiormente: il risparmio all'acquisto viene privile-

giato rispetto a quello a lungo termine che solo un prodotto di qualità può garantire. In questa situazione stiamo adottando misure per migliorare la nostra posizione rispetto all'andamento generale, e ciò ci permette di mantenere almeno le nostre quote di mercato. Confidiamo nel lancio di due nuovi prodotti, previsto nella seconda metà di quest'anno, per consolidare e, se possibile, migliorare le nostre posizioni".

Quali sono i servizi accessori più richiesti dalle aziende?

"Al momento, come servizi accessori alla vendita dei pneumatici vanno ancora per la maggiore quelli classici che



Fabio Merli

permettano alle flotte di avere maggiore produttività e minori costi di gestione, come un efficiente soccorso stradale e un Rivenditore Specialista Autocarro adeguatamente attrezzato, in grado di soddisfare tutte le esigenze di una flotta. Per questo Yokohama ha selezionato un numero ristretto di Rivenditori Specialisti, che grazie a strutture adeguate e furgoni assistenza possono sia ricevere il camion in ampi spazi presso le proprie

officine, sia intervenire direttamente sul piazzale del trasportatore. Yokohama Italia ha inoltre un accordo con SOS24h, azienda italiana leader nel settore del soccorso stradale, che assiste chi utilizza i nostri prodotti 24/7 in Italia e in Europa a tariffe agevolate".

Quali pensate saranno invece le esigenze per il futuro da parte dei trasportatori?

"Il trasporto sta attraversando un periodo di tensione tale che al momento non ci fa scorgere nuove esigenze dei trasportatori per la gestione del proprio parco pneumatici. Anzi diremmo che forse c'è necessità di tornare a quei fondamentali che, in questo momento d'incertezza, possano rappresentare dei punti fermi, come un Rivenditore Specialista partner, che in qualità di professionista truck sappia consigliare, supportare e assistere il cliente. Oltre a ciò, ribadire la forza di un marchio di pneumatici che garantisca prodotti versatili, ricostruibili e produttivi in termini di risparmio carburante e chilometraggio".

Così Yokohama risponde alle esigenze ambientali

Miglior rotolamento e un'ottimale dispersione di calore

PORTA LA SIGLA 107ZL IL PNEUMATICO PER ASSE STERZANTE CHE FA PARTE DELLA GAMMA ZENVIRONMENT, CHE PREVEDE L'UTILIZZO DI MESCOLE E COMPONENTI MENO INQUINANTI E CHE GARANTISCONO UN INNALZAMENTO DELLE PRESTAZIONI IN TERMINI DI DURATA E DI RESISTENZA AL ROTOLAMENTO.

dall'interno delle scanalature. Il pneumatico è disponibile nelle misure 295/80 R22.5, 317/70 R22.5, 315/80 R22.5.

Completa la gamma Yokoha-

ma il modello RY517E per assi trattivi, contraddistinto dall'innovativo disegno del battistrada, particolarmente ampio e profondo, con un disegno a

blocchi e le scanalature della spalla a nervatura chiusa, che regolarizzano il consumo sulle lunghe distanze. Il TY517E è disponibile nelle misure 315/70

R22.5, 315/80 R22.5, 295/80 R22.5. Stesse caratteristiche per il pneumatico TY607 che è invece riservato alle medie percorrenze.

LE PROPOSTE INTELLIGENTI DI MAGRI GOMME

Dalla Cina la nuova generazione GT Radial



I pneumatici **GDL617** (a sinistra) e **GTL919**.

CARPENEDOLO - È l'utilizzo della tecnologia esclusiva M+S (Mud & Snow) ad accomunare la nuova generazione di pneumatici della ditta cinese GT Radial, distribuita in Italia da Magri Gomme, che sono quindi in grado di garantire prestazioni ottimali sia sull'asciutto

che sul bagnato.

La soluzione per gli assi trattivi di autocarri destinati alla lunga distanza è la gomma GDL617, con un nuovo disegno del battistrada a bassa resistenza al rotolamento e quindi con un'ottima resa chilometrica. Risultato ottenuto lavorando sulle mescole del battistrada e a un processo costruttivo ad alta dissipazione di calore, che parte dal concetto che una temperatura interna costante preserva meglio la struttura stessa. Il disegno del battistrada è composto da una fitta rete di scanalature longitudinali e trasversali, che aiutano il drenaggio dell'acqua e valorizzano la tenuta laterale su tutti i tipi di superficie.

È invece la resistenza ottenuta con una spalla larga e compatta la caratteristica più evidente del modello GTL919, destinato all'uso su semirimorchi. L'ampia base di aderenza a terra e le profonde scanalature longitudinali migliorano direzionalità e maneggevolezza, con in più una resistenza che permette di sostenere carichi elevati sulle lunghe distanze.

La gamma stradale GT Radial è completata dal modello GSR220 per uso regionale. Destinato all'uso sull'asse direzionale, riprende le tecnologie già utilizzate per le altre gamme, con in più un disegno regolare del battistrada per un ottimo comfort di marcia. Quattro in questo caso le scanalature del battistrada.



CARPENEDOLO - La più recente novità nel catalogo Yokohama si chiama 107ZL, pneumatico per asse sterzante che fa parte della gamma Zenvironment, e quindi prevede l'utilizzo di mescole e componenti meno inquinanti e che garantiscono un innalzamento delle prestazioni in termini sia di durata che di resistenza



Gomme Yokohama: il **107ZL** (in alto) e il **TY607**.

al rotolamento. Destinato a un utilizzo sulle lunghe distanze, il modello 107ZL è frutto del processo produttivo Lower temperature/Higher Torque Micing, che prevede la lavorazione a basse temperature dell'impasto della mescola, tecnologia esclusiva Yokohama, utile a creare un prodotto al tempo stesso resistente e morbido. Il battistrada dal canto suo migliora la resistenza al rotolamento, rendendo inoltre l'usura più regolare, mentre mescola e carcassa favoriscono la dispersione del calore. Tutte caratteristiche che allungano la durata della vita del pneumatico, a cui contribuisce anche il liner interno, che contrasta la perdita della pressione.

Tra le caratteristiche vincenti del modello 107ZL va poi annotata la facile ricostruibilità in virtù di una carcassa resistente e duratura. Di livello anche le performance in direzionalità e precisione: le sei profonde scanalature incrementano infatti la resistenza all'acquaplaning e la stessa costruzione della gomma garantisce l'espulsione di pietre

 **YOKOHAMA**
TRUCK and BUS TYRES

NOI davanti.
le altre dietro.



www.yokohama.it



104ZR

pneumatico per asse
sterzante a bassa resistenza
di rotolamento

QUALITÀ DELLE COPERTURE ECOLOGICHE PIRELLI PER MEZZI PESANTI

Certificata l'innovazione della nuova Serie 01



Pneumatici della linea Serie 01.

ESSEN - Attraverso il controllo della pressione, Cyber Fleet contribuisce a mantenere a livelli ottimali la rolling resistance, in linea con il valore riportato dalla etichetta europea che sarà obbligatoria dal 1° novembre, assicurandone così il mante-

nimento del grading certificato.

Oltre alla rolling resistance, la nuova etichetta riporta anche i valori noise e wet braking. L'etichetta conferma la qualità delle coperture ecologiche Pirelli sviluppate per i mezzi pe-

santi: per esempio, la Super Single ST:01 si è aggiudicata la "A" in wet braking, mentre FH:01 riporta "B" in rolling resistance.

Nello sviluppare pneumatici per veicoli destinati al trasporto di merci e persone, Pirelli ha messo a

punto tutte le innovazioni tecnologiche in grado di garantire all'utente il miglior equilibrio prestazionale non solo in termini di rolling e wet grip, ma anche in termini di mileage e ricostruibilità, valori che pur non essendo contemplati dall'etichet-

ta sono fondamentali per i pneumatici truck & bus.

La Serie 01 è la nuova linea di pneumatici per veicoli industriali che Pirelli ha lanciato nel 2009 sui segmenti "Regional" (FR:01 e TR:01) e "Trailer" (ST:01). La famiglia conta attualmente anche gli invernali FW:01 e TW:01, FH:01 e TH:01 per trasporto a lungo raggio, FG:01 e TG:01 per impiego misto on e off road.

Sviluppata con nuovi profili, strutture e materiali, per rispondere alle esigenze degli operatori professionali, la Serie 01 si posiziona ai vertici qualitativi del mercato europeo in termini di elevata resa chilometrica, bassa resistenza al rotolamento con conseguente riduzione dei consumi, ottima ricostruibilità e rispetto dell'ambiente grazie alla bassa rumorosità e all'impiego di materiali privi di olii altamente aromatici (HAOF).

PIRELLI / Il sistema Cyber Fleet è pronto per la commercializzazione prevista in autunno

Check-up intelligente a distanza

IL SENSORE È UNA RISORSA INDISPENSABILE PER OTTIMIZZARE I COSTI DI GESTIONE DELLA FLOTTA: IL SISTEMA PERMETTE INFATTI DI RIDURRE IL COSTO DEL CARBURANTE, GRAZIE AL COSTANTE CONTROLLO DELLA CORRETTA PRESSIONE DELLA GOMMA A CUI CORRISPONDE UNA MINORE RESISTENZA AL ROTOLAMENTO, E DELL'IMPIEGO DI PERSONALE PER LA MANUTENZIONE DEI PNEUMATICI E LA RILEVAZIONE DELLA PRESSIONE, GARANTENDO NEL CONTEMPO UN'USURA REGOLARE DELLA GOMMA E QUINDI LA SUA MAGGIORE DURATA.

Fabio Basilio

ESSEN - La tecnologia della comunicazione a distanza allarga il suo raggio d'azione e coinvolge il mondo del pneumatico. Protagonista della nuova frontiera della sicurezza e del risparmio è l'italiana Pirelli che in autunno proporrà sul mercato l'innovativo Cyber Fleet, il sistema che, attraverso un sensore elettronico e la telematica, è in grado di segnalare tempestivamente all'autotrasportatore e al gestore della flotta i dati relativi al pneumatico. La commercializzazione del sistema è stata preceduta da una serie di importanti test dinamici, ancora in corso, i cui positivi risultati sono stati presentati in anteprima mondiale alla Fiera del pneumatico di Essen all'inizio di giugno.

RISPARMIO GARANTITO

Cyber Fleet è una risorsa indispensabile per ottimizzare i costi di gestione della flotta: il sistema permette infatti di ridurre il costo del carburante, grazie al costante controllo del-

la corretta pressione della gomma a cui corrisponde una minore resistenza al rotolamento, e dell'impiego di personale per la manutenzione dei pneumatici e la rilevazione della pressione, garantendo nel contempo un'usura regolare della gomma e quindi la sua maggiore durata.

In particolare, la sperimentazione in corso ha evidenziato che Cyber Fleet consente un risparmio di carburante pari a 1.000 euro l'anno per mezzo. Inoltre, è stato possibile calcolare l'efficienza del singolo veicolo (grazie ai dati rilevati dal software del partner Telo-gis), identificare eventuali anomalie di pressione e calcolare il ritorno dell'investimento per l'installazione del sistema, che viene interamente ripagato dopo appena 6 mesi di utilizzo. Nel novero dei benefici va ovviamente inclusa anche la sicurezza, dal momento che un pneumatico correttamente funzionante è di fondamentale importanza per prevenire incidenti. La corretta pressione, ottenuta con l'aiuto di Cyber Fleet, consente precisione di guida, affidabilità in frenata e curva.

La sperimentazione, effettuata con una grande flotta privata impegnata nel settore della fornitura di servizi municipali, trasporto merci e persone, è iniziata in aprile. I test interessano 13 mezzi pesanti: 3 autobus intermunicipali, 3 autobus municipali, 3 per il trasporto maestranze, 2 mezzi della nettezza urbana e 2 motrici. I veicoli, equipaggiati da pneumatici Pirelli dotati di sensore, hanno percorso oltre 20mila chilometri raccogliendo dati utili alla manutenzione dei pneumatici.

DIAGNOSTICA E INTERVENTO

La divisione Ricerca & Sviluppo di Pirelli ha sviluppato in collaborazione con Schrader Electronics, leader mondiale delle tecnologie di monitoraggio a bordo veicolo della pressione delle gomme, un sensore elettronico capace di verificare le condizioni di marcia del pneumatico. Il sensore, chiamato TMS (Tyre Mounted Sensor), viene applicato sulla superficie interna della copertura allo scopo di raccogliere tutti i



dati relativi alla pressione, alla temperatura e all'identificazione del pneumatico. Il sistema trasmette contemporaneamente all'autotrasportatore e al gestore della flotta i dati raccolti dal sensore. La flotta è così in grado di effettuare procedure di diagnostica e intervento, in modo da garantire massima sicurezza a ciascun mezzo pesante. Il processo d'interpretazione dei dati non è solo affidato alla responsabilità dell'autotrasportatore ma anche al fleet manager, che da remoto, cura la sicurezza dell'intera flotta.

Grazie a Cyber Fleet il gestore avrà l'opportunità di controllare se i pneumatici vengono mantenuti alla pressione ottimale (condizione necessaria per la massima efficienza in termini di consumi di carburante e durata delle coperture) e potrà programmare le verifiche di usura del battistrada, conoscendo la percorrenza chilometrica di ogni gomma, con benefici concreti in termini di sicurezza.

Cyber Fleet, ultimo nato della linea di soluzioni innovative per la mobilità sostenibile sviluppate da Pirelli, può esse-

re impiegato in due modi: come soluzione statica o dinamica. Nel primo caso, il sensore memorizza i dati relativi a pressione pneumatici e temperatura che possono essere rilevati attraverso un ricevitore portatile (handheld receiver). Nel secondo caso, Cyber Fleet può integrarsi con la maggioranza dei sistemi telematici disponibili sul mercato e consente la trasmissione in tempo reale di tutti i dati rilevati al gestore della flotta, che può salvarli in un data base per effettuare report e statistiche.

COLLEGAMENTO TELEMATICO

Attraverso il collegamento telematico, Cyber Fleet consente anche la tracciabilità dei veicoli, la rilevazione del chilometraggio e funge da RFID (Radio Frequency Identification, Identificazione a radio frequenza) per ogni copertura. Il sistema prevede, inoltre, la possibilità di integrarsi ai sistemi ERP (Enterprise Resource Planning, pianificazione delle risorse d'impresa) per la gestione dei pneumatici.

WABCO

NUOVO CONTRATTO CON KÖGEL

BRUXELLES - Importante accordo tra Wabco e Kögel. Wabco, leader mondiale nella fornitura di tecnologie e sistemi di controllo per la sicurezza e l'efficienza dei veicoli commerciali, ha annunciato di aver ampliato la collaborazione con Kögel, partner di lunga data, attraverso un nuovo contratto per la fornitura del sistema Wabco TrailerGUARD, una tecnologia telematica all'avanguardia per la gestione delle flotte di rimorchi. Kögel, che ha sede a Burtenbach, in Germania, è uno dei principali produttori europei di rimorchi. Il TrailerGUARD abbina sistemi telematici e di diagnosi dei vari dati operativi del veicolo. Gli addetti possono monitorare, tra l'altro, usura dei freni, chilometraggio, temperatura interna del rimorchio refrigerato, portiere, pressione dei pneumatici, carico assiale e sistema di frenatura elettronica (EBS) del rimorchio ovunque si trovino, attraverso un portale internet di facile utilizzo o mediante integrazione con un sistema di gestione flotta. TrailerGUARD consente inoltre di localizzare un veicolo in tempo reale, ottimizzando l'uso di ogni rimorchio. Il sistema telematico fa parte del premiato Intelligent Trailer Program di Wabco, una serie completa di applicazioni per un funzionamento più sicuro, efficiente e innovativo di tutti i tipi di rimorchi.

MERCEDES-BENZ

PRONTO SOCCORSO CON eCALL

STOCCARDA - I costruttori sono impegnati ormai da diversi anni nella realizzazione di prodotti il più possibile sicuri. Mercedes-Benz lancia eCall, un servizio per le chiamate d'emergenza dal veicolo. In caso d'incidente grave, i servizi di soccorso possono essere avvisati automaticamente: in pochi minuti ricevono informazioni precise riguardo al luogo dell'incidente e al modello del veicolo coinvolto. Il sistema di chiamata d'emergenza Mercedes-Benz è inserito di serie sull'ultima versione del sistema multimediale Comand Online. Tutti i modelli introdotti sul mercato dopo il 1° giugno 2012 sono equipaggiati con il sistema di chiamata d'emergenza Mercedes-Benz in abbinamento a Comand Online. Oltre agli eventuali costi previsti dall'operatore di telefonia mobile, gli autisti non devono sostenere alcun tipo di spesa per poter utilizzare il sistema. Se si attivano gli airbag o i pretensionatori e il sistema Comand Online è collegato a un telefono cellulare, l'esatta posizione GPS del mezzo e il relativo numero di telaio vengono inviati tramite SMS alle centrali di assistenza e per le chiamate di emergenza del Bosch Communication Center, mentre i dati relativi alla posizione vengono contemporaneamente inviati anche tramite DTMF (multifrequenza). Anche quando gli occupanti hanno perso conoscenza o non sono in grado di comunicare la propria posizione, i soccorsi allertati dal Communication Center possono ottenere informazioni precise e tempestive. La chiamata può essere effettuata anche manualmente.

FIAT PROFESSIONAL / Al campeggio "Ca' Savio" di Jesolo vantaggi e servizi esclusivi per i camperisti

In vacanza con Ducato



PRIMA ESPERIENZA MAI REALIZZATA DI CAMPEGGIO A TEMA DEDICATO AI MOTORHOME, L'INIZIATIVA ASSICURERÀ A TUTTI I POSSESSORI DI UN CAMPER MOTORIZZATO DUCATO DI GODERSI GIORNI ALL'INSEGNA DEL SERVIZIO E DEL RELAX GRAZIE ALLA PRESENZA DI UN DUCATO "OFFICINA MOBILE" ALL'INTERNO DEL CAMPEGGIO.

Guido Prina

JESOLO - Un'iniziativa unica nel suo genere dedicata al pubblico degli appassionati del mondo camper. Fiat Professional ha siglato un'originale e intelligente partnership con il campeggio "Ca' Savio" di Jesolo (Ve): per tutta l'estate la struttura veneta diventerà "Ca' Savio Fiat Ducato" e regalerà ai camperisti di Fiat Ducato vantaggi e servizi esclusivi per godersi una vacanza serena, divertente e senza pensieri.

Prima esperienza mai realizzata di campeggio a tema dedicato ai motorhome, l'iniziativa di campeggio "Ca' Savio Fiat Ducato" assicurerà a tutti i possessori di un camper motorizzato Ducato di godersi giorni all'insegna del servizio e del relax grazie alla presenza di un Ducato "officina mobile" all'interno del campeggio, all'offerta di check-up gratuiti per tutti i veicoli allestiti su base Ducato e a iniziative rivolte a tutti gli ospiti come la navetta gratuita per raggiungere l'imbarco per Ve-

nezia e alle svariate attività di animazione che caratterizzeranno tutta l'estate.

Posto sull'ampio litorale del Cavallino e punto di partenza privilegiato per una visita a Venezia e alle isole della laguna, il campeggio "Ca' Savio" si estende su 268mila metri quadrati, con quasi 1 km di litorale fronte mare, e ospita 1.500 piazzole, piscine, parco giochi, baby club, centro benessere, ristoranti, supermarket, bar e servizi vari. Da circa 50 anni il campeggio accoglie ospiti provenienti da tutta Europa, che qui riscoprono la semplicità della vita all'aria aperta insieme alla famiglia e agli amici in un'atmosfera informale e tranquilla.

Ancora una volta, dunque, Fiat Ducato "apre una strada" per essere più vicino al mondo dei camperisti. Non è un caso. Grazie alla totale leadership nel settore, Fiat è l'unico costruttore automotive che ha potuto

creare basi motrici, specificamente progettate, sviluppate e realizzate per la trasformazione, in sinergia con le aziende produttrici di motorhome, oltre a essere stato tra i primi a realizzare una gamma di servizi dedicata e una rete di assistenza pensata e organizzata per i camperisti che viaggiano con Ducato. Oggi, Fiat Professional compie un passo avanti diventando il primo costruttore ad "andare in vacanza" con i suoi clienti.

Elementi come l'andamento delle immatricolazioni, le dimensioni del mercato dell'usato, ma anche il richiamo crescente dei saloni di settore, dimostrano come il mondo del motorhome abbia un potenziale ancora inespresso. Infatti, oggi la vacanza in camper è sempre più ricercata e mostra prospettive più che positive: solo nel 2011 le vendite in Europa di camper nuovi o usati hanno raggiunto un nuovo record superando le 250mila unità. Un successo commerciale che trova conferma nelle affluenze straordinarie di pubblico ai Saloni di settore come quelli di Düsseldorf e Birmingham.

Ducato è in perfetta sintonia con il mondo motorcaravan. Le soluzioni adottate permettono di ottimizzare guida e vita a bordo del camper su base Ducato. Un prodotto vincente dunque, capace di soddisfare tutte le esigenze degli allestitori: ba-

sti pensare che tra body, portate e motori è possibile raggiungere il numero record di 700 versioni specifiche per i motorhome, un terzo delle versioni complessive del Ducato. Oltre due camper su tre venduti in Europa nascono su base Ducato.

Fiat Professional è anche l'unico costruttore che offre un propulsore specifico per ogni tipo di motorcaravan, anziché differenti declinazioni di potenza di uno stesso motore. Tutti Euro 5, la gamma di propulsori è stata rinnovata nel 2011 introducendo potenze più elevate (in media di 15/20 cv) con consumi ridotti del 9-10 per cento rispetto ai precedenti motori Euro 4. I propulsori di Fiat Ducato, ciascuno nella propria categoria, sono "best in class" per rapporto prestazioni/consumi, oltre a contraddistinguersi per silenziosità di marcia, peso ottimizzato ed elevati intervalli di manutenzione (48mila km). Il 115 Multijet è il motore più "eco-friendly" della categoria, ideale per i camper compatti; il 130 e il 150 Multijet sono campioni di elasticità, perfetti per i camper di dimensioni medie. In particolare, il 150 cv offre le stesse prestazioni del precedente 3 litri Euro 4 ma con consumi decisamente più ridotti. Il 180 Multijet Power, infine, è adatto ai camper di grandi dimensioni o di peso superiore alle 3,5 t, una fascia di mercato in crescita.



Sopra e in alto, il Ducato "officina mobile" presente all'interno del campeggio "Ca' Savio" di Jesolo.

INFORMAZIONI, SERVIZI E SOLUZIONI PER GLI AMANTI DEL VIAGGIO IN MOTORHOME

Quello che è utile al perfetto ma anche esigente camperista



Ducato, da tempo punto di riferimento del settore camper.

TORINO - Fiat Professional si propone ai tanti amanti del tempo libero non solo come un semplice produttore di chassis, ma come un vero e proprio "compagno di viaggio" che pensa a 360° alle vacanze del camperista, mettendogli a disposizione informazioni, servizi e soluzioni come la nuova applicazione mobile, il sito www.fiatcamper.com e il numero verde esclusivo per questa categoria di clienti. L'app "fiatcampermobile" dedicata ai camperisti Ducato è già disponibili-

le gratuitamente. Si tratta di un'applicazione ricca di utilities e contenuti che accompagnerà i clienti di Fiat Ducato in 15 Paesi europei offrendo informazioni sui campeggi, sulle aree di sosta e sui luoghi d'interesse turistico, oltre alla possibilità di contattare il dealer più vicino, il Customer Care, l'assistenza stradale. C'è anche la funzione che permette, una volta parcheggiato il proprio camper, di "registrare" l'esatta posizione. Sarà quindi poi facilissimo "ritornare" a prenderlo.

Con oltre 120mila accessi al mese, il sito fiatcamper.com è sempre più visitato dai camperisti di tutta Europa alla ricerca di servizi o informazioni. Con una veste grafica piacevole e una navigazione semplice e immediata, il sito offre informazioni tecniche, news ed eventi nonché funzionalità specifiche come il "check telaio", uno dei servizi maggiormente apprezzati, che permette di verificare se il proprio camper è aggiornato con gli ultimi set-up tecnici o soggetto a campagna di richiamo.

Altra funzione di grande utilità è il "Trova officina" che offre anche la possibilità di ricerca rapida per nazione; uno strumento utile per chi sta programmando un viaggio e vuole avere l'elenco aggiornato, scaricabile e stampabile, delle officine che potrà trovare lungo il percorso. Le officine Fiat Professional sono oltre 6.500 in Europa e tutte sono abilitate a fornire servizio e riparazione ai camper su base Fiat Ducato. Di queste, più di 1.800 sono punti di assistenza ulteriormente specializzati per questa tipologia di mezzi. Da quest'anno la

rete dedicata è stata ampliata aprendo nuove officine lungo alcune delle rotte più amate dai camperisti come, ad esempio, nella penisola scandinava.

Infine, per essere sempre più vicini alle esigenze dei camperisti di ogni parte del mondo, le pagine del sito sono disponibili in 9 lingue: italiano, inglese, francese, spagnolo, tedesco, olandese, norvegese, svedese e finlandese. Fiat Professional è l'unico marchio che mette a disposizione dei propri clienti camperisti un numero verde per informazioni e l'assistenza specifica in tutta Europa. A rispondere un call-center dedicato che fornisce informazioni sui prodotti e sui servizi disponibili nella propria lingua. Il numero 0080034281111 (in alternativa +39 0244412160) è facilmente memorizzabile in quanto il numero 3428 corrisponde alle lettere F, I, A e T sulla tastiera del telefono. Inoltre, con lo stesso numero è possibile mettersi in contatto con il servizio di assistenza stradale riservata ai camper, attiva ogni giorno dell'anno, 24 ore su 24, con addetti che parlano 13 lingue, coprendo in questo modo 54 Paesi europei ed extraeuropei.

Una semplice chiamata a questi recapiti telefonici permette quindi sia di ricevere informazioni sia di contattare un operatore che fornisce assistenza e, nei primi 2 anni di garanzia contrattuale, se necessario smista la chiamata a un tecnico di Europ Assistance (partner di Fiat per l'assistenza stradale) capace di risolvere qualsiasi problema: guasti, incidenti, mancanza di carburante, furto parziale, ecc..



FIAT PROFESSIONAL / Si chiama "Fiat Pro Mobile"
l'utile app gratuita per chi utilizza veicoli commerciali

Segno dei tempi

L'APPLICAZIONE CONFERMA LA VOLONTÀ DI FIAT GROUP AUTOMOBILES DI ESSERE SEMPRE VICINO ALLE ESIGENZE DEI PROPRI CLIENTI PROFESSIONISTI OFFRENDO QUANTO DI MEGLIO OGGI LA TECNOLOGIA METTE A DISPOSIZIONE, INCLUSE OVVIAMENTE LE NUOVE FUNZIONALITÀ CHE SI STANNO SVILUPPANDO NEL MERCATO DELLA TELEFONIA MOBILE.

Fabio Basilico

TORINO - Lavoratori sempre in movimento e sempre connessi con il mondo. Non poteva essere diversamente, vista l'epoca in cui della comunicazione globale in cui viviamo. Così, anche Fiat Professional ha deciso di sbarcare su iTunes presentando un'app gratuita pensata per chi utilizza la sua gamma di veicoli commerciali. "Fiat Pro Mobile" è il nome dell'applicazione che conferma la volontà di Fiat Group Automobiles di essere sempre vicino alle esigenze dei propri clienti professionisti offrendo quanto di meglio oggi la tecnologia mette a disposizione, incluse ovviamente le nuove funzionalità che si stanno sviluppando nel mercato della telefonia mobile.

Disponibile in 5 lingue, prossimamente anche su Google Play, "Fiat Pro Mobile" si aggiunge alle applicazioni di Customer Care già realizzate per i

marchi Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Jeep, e di queste eredita la piattaforma comune che offre agli utenti una serie di servizi davvero utili. Tra questi segnaliamo "Il tuo profilo", dove è possibile gestire le scadenze personali e quelle relative al proprio veicolo; oppure "Trova una concessionaria", per scoprire il dealer o l'officina più vicina; o anche "Contatta Fiat", che consente di rivolgersi direttamente al Servizio Clienti Ciao Fiat.

Non meno interessanti i servizi "Notizie sul traffico" e "Assistenza stradale" per viaggiare sempre tranquilli, "News e promozioni", per essere sempre aggiornati, "Libretto Uso e Manutenzione", versione specifica del libretto informativo di Ducato e Fiorino, e "Trova il tuo veicolo", la funzione che, una volta parcheggiato il proprio veicolo, ne "registra" la posizione consentendo il successivo agevole ritrovamento accedendo alla funzione "Tro-

va" che indicherà anche il percorso da fare.

È stato inoltre inserito un servizio specifico per "Fiat Pro Mobile" disponibile anche sul web: si tratta della "Guida Sincera Fiat Professional" che raccoglie le recensioni dei ristoranti consigliati da persone che per lavoro viaggiano quotidianamente. Le trattorie e i ristoranti de "La Guida Sincera" oltre a servire ottimi pasti, prestano un'attenzione particolare alle esigenze dei propri clienti che - essendo lavoratori - necessitano di un servizio veloce, prezzi contenuti e ampi posteggi. L'utente può così trovare il ristorante più vicino, consultarne le recensioni e gli orari di apertura.

Non è finita qui perché altre funzionalità saranno implementate nei prossimi mesi. Ad esempio, il servizio "Pronta consegna" per trovare subito il veicolo desiderato nelle concessionarie della propria zona.



Disponibile in 5 lingue, prossimamente anche su Google Play, "Fiat Pro Mobile" si aggiunge alle applicazioni di Customer Care già realizzate per i marchi Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Jeep.

SSANGYONG / Presto la gamma sarà arricchita dal nuovo pick up Actyon Sports

Fuoristrada di razza

DUE LE VERSIONI PER IL MERCATO ITALIANO, 2 WD E 4 WD, CON LO STESSO MOTORE: IL POTENTE E PERFORMANTE 2.0 E-XDI. LA CASA COREANA LANCIA L'OFFENSIVA NEL SEGMENTO DEI VEICOLI CON CARATTERISTICHE MULTIFUNZIONALI.

Massimiliano Campanella

MILANO - New Actyon Sports, il pick up sudcoreano dal look accattivante, guerriero di punta nell'offensiva lanciata da SsangYong nel segmento dei veicoli multifunzionali, sta per approdare sul mercato italiano. Dopo averlo visto in anteprima al Salone internazionale di Ginevra, si vanno configurando le versioni previste per il nostro Paese: due tipi di trazione, stessa trasmissione per il lancio italiano di un pick-up sicuramente potente, economico e versatile, e che promette prestazioni entusiasmanti grazie all'efficiente

propulsore a quota 1.873 e 1.982 kg. La portata arriva a 692 kg nella 2WD, a 683 nella 4WD.

Le prestazioni sono le stesse, essendo lo stesso il motore diesel Euro 5 con filtro antiparticolato e 4 cilindri in linea. La cilindrata è pari a 1.998 cc, in grado di sviluppare una potenza massima di 114 kW (155 cv) a 4mila giri al minuto e raggiungere una velocità massima di 172 km/h. Ragguardevole la coppia massima: 360 Nm tra 1.500 e 2.800 giri al minuto e 190 Nm a mille giri al minuto. Quanto alle emissioni, la Casa coreana dichiara 196 g/km di CO2 per la versione 2WD e

strada, in salita o lungo percorsi particolarmente impegnativi. Con il suo aspetto piacevole e giovanile, il propulsore che garantisce un'efficienza concorrenziale in termini di potenza e un equipaggiamento già di base adeguato alle esigenze di una vasta gamma di piccoli trasportatori, il nuovo pick up è un veicolo multifunzionale, che si guida bene nel traffico urbano per la sua agilità ma garantisce un comfort di marcia senza compromessi se si sceglie di usarlo come veicolo SsangYong, marca sinonimo di robustezza e dinamismo, ovvero come fuoristrada di razza.

Il costruttore coreano ha investito oltre 60 milioni di euro sul progetto Actyon Sports, terza generazione di una formula iniziata con il Musso Sports e proseguita con la prima serie di Actyon Sports. Rispetto a quest'ultima il nuovo modello guadagna soprattutto in consumi,



propulsore e-XDi Active Diesel da 155 cv. Le due versioni pronte a sbarcare in Italia sono la 2.0 e-XDi 2 WD e la 2.0 e-XDi 4 WD, a un prezzo decisamente competitivo: rispettivamente 21.990 e 24.240 euro chiavi in mano.

ABITACOLO CONFORTEVOLE

Dal punto di vista delle dimensioni interne ed esterne non cambia nulla. Questo pick up, pronto a soddisfare le esigenze di un trasporto professionale svolto su strade sterrate o di famiglie e avventurieri che per le loro vacanze scelgono percorsi accidentati, presenta un abitacolo spazioso e confortevole grazie ai suoi 5 m di lunghezza, 1,8 m di altezza e 1,9 m di larghezza. Identica la trasmissione, con un cambio manuale a 6 marce. Cambia invece la pendenza massima superabile, che con la trazione 2 WD raggiunge i 26,5 gradi, mentre con la Part Time 4 WD si arriva a 22,6 gradi. Dimensioni identiche anche per quanto concerne il vano di carico, lungo 1,275 m e largo 1,6 m, per una superficie di 2,04 mq, accessibile attraverso la sponda posteriore con uno sforzo minimo, dato che il peso di quest'ultima è di soli 11 kg. La massa complessiva raggiunge i 2.640 kg con la trazione 2WD, di poco maggiore con la Part-Time 4WD, ovvero 2.740 kg. A vuoto rispettivamente sia-

199 g/km per la Part-Time 4WD. Tutto sommato scarsa la differenza nei consumi. Nel ciclo urbano SsangYong New Actyon Sports consuma 9,5 l/100 km, che scendono a 6,2 nel ciclo extra urbano e a 7,4 litri in quello combinato. Nella versione Part-Time 4WD tali valori arrivano a quota 9,6 l, 6,4 l e 7,5 l.

Ricca la dotazione di base, che prevede tra l'altro air bag full-size in entrambi i lati anteriori. Per la gioia dei piccoli trasportatori e quella degli avventurieri il sedile posteriore è abbattibile col bracciolo, per avere più spazio per il carico. L'omologazione nella categoria N1 (autocarro) è già prevista al momento dell'acquisto del veicolo. Non mancano i sedili riscaldati, la connettività bluetooth, il cruise control, il sistema ESP e tutto quanto occorre a fare di questo pick up un mezzo pratico oltre che elegante.

Il nuovo pick up targato SsangYong in Italia verrà commercializzato col nome Actyon Sports, ma ne troveremo uno gemello in Inghilterra, Corea, Turchia e Algeria (e in futuro anche in altri mercati) con la denominazione Korando Sports, che richiama il nome del crossover della gamma. Actyon Sports si rivolge in particolare a chi svolge attività professionali all'aria aperta e che per lavoro si trova spesso a dover affrontare condizioni di marcia difficili, su strada, fuori-

con una riduzione del 7,5 per cento, e in coppia, con il 16 per cento di Nm in più nei regimi utilizzati più frequentemente in marcia, mentre conferma l'elasticità leggendaria del modello fin dal regime minimo (ben 190 Nm), che permette di affrontare senza difficoltà anche i passaggi più impegnativi.

CARATTERE DINAMICO

Dal punto di vista estetico, il design di Actyon Sports esprime dinamismo sin dal frontale, caratterizzato dalle linee ricercate della griglia e dello scudo paraurti, arricchito dai gruppi ottici, la cui finitura scura aggiunge un tono di prestigio. Lateralmente il segno netto della linea di cintura che collega i due paraurti conferisce slancio e impronta sportiva, mentre nella vista posteriore il grande lunotto e le superfici trasparenti dei gruppi ottici producono un effetto estetico molto caratteristico e personale. La struttura è più che robusta grazie al telaio a triplo spessore, in grado di resistere agli urti e proteggere gli occupanti.

All'interno, l'abitacolo offre un ambiente pratico ma allo stesso tempo ricercato, reso elegante dalle finiture in colore nero o metallizzato e dall'illuminazione a LED del cruscotto. I comodi sedili hanno schienali reclinabili fino a un angolo di 29 gradi.

IL CARO BENZINA SI STA MANGIANDO IL TUO BUSINESS?



PASSA A DOBLÒ CARGO A METANO: IL RISPARMIO È A TUTTO GAS.

- **Risparmi fino a 1.200 € all'anno:** il metano è il carburante più economico e con il prezzo più stabile
- **Risparmi tempo e spazio:** circoli anche con i blocchi del traffico e non perdi volume di carico con le bombole sotto il pianale
- **E non rinunci alle prestazioni:** con il motore 1.4 Multijet 120 CV Turbo hai più potenza e meno consumi

FIAT PROFESSIONAL HA LA GAMMA DI VEICOLI A METANO PIÙ AMPIA DEL MERCATO.



PARLIAMO CON I FATTI.

Giancarlo Trimboli, Responsabile Network Development di Piaggio Veicoli Commerciali

La Rete chiave del successo

Fabio Basilico

PONTEDERA - Allo sviluppo della propria Rete di vendita e assistenza Piaggio Veicoli Commerciali dedica sempre più energie. Non potrebbe essere diversamente, dal momento che il costruttore italiano è un global player impegnato, con successo, a consolidare la sua presenza sul mercato nazionale ma soprattutto a espandere quella sui mercati internazionali, e in particolare quelli emergenti. In Piaggio Veicoli Commerciali è Giancarlo Trimboli ad avere la responsabilità del "network development". Trimboli si occupa dello sviluppo rete nell'area Emea/Latin America (Europa, Medio Oriente, Africa e Latin America). Nato a Bari 39 anni fa, coniugato, Giancarlo Trimboli si è laureato in Ingegneria meccanica al Politecnico della sua città natale. La sua carriera professionale inizia presso una società di consulenza del settore automotive. Nel 2004, l'ingegner Trimboli entra in Toyota Motor Italia a Roma, con l'incarico di responsabile vendite di zona per varie aree: Sicilia e Calabria, successivamente per il Piemonte e per concludere per il Lazio; dal 2008 è nella divisione sales planning. L'arrivo in Piaggio è datato settembre 2009, quando Trimboli assume l'incarico di responsabile logistica veicoli commerciali per le aree Emea e Latin America. Al giugno 2011 risale l'avvio dell'attuale incarico.

Iniziamo dall'Europa. Come è strutturata la rete Piaggio Veicoli Commerciali?

"In Italia, la rete ufficiale Piaggio, che comprende dealer con attività di vendita e assistenza veicoli, conta 140 operatori, la maggior parte multi-brand, di cui 35 provengono dal settore automotive e il resto da quello delle due ruote. In Francia contiamo settanta di dealer ufficiali, tutti provenienti dal settore automotive, in Spagna sono 32 e rappresentano anche altri brand auto, in Germania 220 e la maggioranza con esperienze nel mondo delle due ruote. La Germania è il secondo mercato di Piaggio per quanto riguarda l'Ape dopo l'Italia. Piaggio ha consolidato in quel Paese una tradizione di affidabilità grazie al successo dei suoi brand motociclistici. In Benelux contiamo su 30 dealer provenienti dal mondo delle due ruote, in Grecia una quarantina con un background automobilistico. Staticamente, se il dealer proviene dal mondo delle moto registra vendite maggiori di Ape (tre ruote): è questo un retaggio del passato, quando l'Ape veniva venduto esclusivamente dalla rete dealer due ruote. Se invece il dealer arriva da esperienze con brand automobilistici, inclusa quella nel settore dei veicoli commerciali, registra risultati di vendita migliori sulla gamma Porter (quattro ruote)".

Oltre ai dealer ufficiali, quali altre figure sono coin-

IL GIOVANE MANAGER PUGLIESE, IN PIAGGIO DAL SETTEMBRE 2009, ILLUSTRA NEI DETTAGLI COM'È STRUTTURATA LA COMPLESSA RETE DI VENDITA E ASSISTENZA DEL COSTRUTTORE DI PONTEDERA NELL'AREA EMEA E LATIN AMERICA. LA STRATEGIA DI PIAGGIO VEICOLI COMMERCIALI PREVEDE IL CONSOLIDAMENTO DELLA PRESENZA NEI MERCATI PIÙ MATURI MA SOPRATTUTTO UNA COSTANTE OFFENSIVA SU QUELLI EMERGENTI.

volte?

"Oltre ai mercati suddetti, che sono presidiati direttamente da Piaggio tramite delle Selling Agencies, abbiamo anche una rete di importatori, in totale 30 se consideriamo complessivamente l'area Emea e Latin America. In Europa ne contiamo 15 e rappresentano il nostro brand sia dal punto di vista della vendita che dell'assistenza dei veicoli. Abbiamo, ad esempio, il nuovo importatore della Danimarca, che definirei la rivelazione del 2012, destinato a diventare il più importante in Europa in termini di volumi di vendita del nostro mitico tre ruote. Basti pensare che nei primi cinque mesi del 2012 ha venduto 185 Ape contro le 100 unità di Austria e Svizzera messe insieme, che detenevano il record di vendita di Ape proprio tra gli importatori fino all'anno scorso. Abbiamo distributori anche Inghilterra, Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia, Serbia, Croazia, Slovenia. L'area scandinava è una delle aree in cui intendiamo migliorare il nostro presidio anche tramite la collaborazione dell'importatore danese. Stiamo potenziando la nostra rete di importatori anche in Paesi come Romania, Estonia, Lituania, Lettonia e Ucraina.

A tutti questi importatori chiediamo di avere una struttura con precise garanzie operative sia per quanto riguarda le attività di vendita sia soprattutto per il post-vendita, un settore che in termini di redditività sta diventando sempre più rilevante. Soprattutto in questa particolare fase congiunturale, dove l'Europa registra un forte calo dei volumi di vendita e il cliente preferisce non comprare un nuovo veicolo ma investire nella manutenzione e revisione di quello che ha già, il Service è strategico. Di fronte alle oggettive difficoltà economiche in cui si dibattono molti dealer di tutti i marchi, è bene rendersi conto che se si pianificano investimenti nel post-vendita ci sono più probabilità di sopravvivere. Investimento che non è solo in strutture ma anche e soprattutto in capitale umano, con la formazione e la specializzazione del personale. L'obiettivo è la fidelizzazione del cliente: un cliente soddisfatto difficilmente abbandonerà l'officina di riferimento. C'è chi è disposto a pagare di più per avere un servizio all'altezza delle aspettative".

Qual è il ruolo dei mercati cosiddetti emergenti nei piani strategici di Piaggio Veicoli



Commerciali?

"Anche nei mercati emergenti contiamo sul lavoro dei distributori locali, in genere multi-brand, che a loro volta organizzano e gestiscono direttamente la loro rete. Il prezzo fortemente competitivo di un prodotto come Piaggio è un asset fondamentale per fare breccia su un target di clientela che non ha grandi disponibilità economiche. Sull'America Latina stiamo puntando molto fin dall'inizio del 2011. Abbiamo distributori in Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala, Messico, Cile. Attualmente, il best performer è l'importatore colombiano: nel 2011 ha consuntivato 590 unità e quest'anno, a fine maggio, era già arrivato a 360. Ci sono poi contatti in Honduras, El Salvador e Perù. In generale, nei mercati emergenti riscontriamo un considerevole aumento delle esigenze di mobilità individuale e professionale e l'Ape è proprio il simbolo di tale slancio economico al di là dell'oceano. È un prodotto low cost molto competitivo in grado di soddisfare le esigenze degli operatori professionali. Del resto, con una portata utile di circa 700 kg, riesce a portare più di quel che pesa. Grazie alla sua affermazione possiamo ben dire che

stiamo diventando protagonisti dei mercati dell'America Latina insieme a un concorrente indiano molto forte e agguerrito, la Bajaj, arrivata da quelle parti prima di noi. Tra le priorità del Sud America c'è sicuramente il Perù: negli ultimi dieci anni abbiamo assistito a un eccezionale crescita del mercato automotive, pari al +1.280 per cento, che sta contribuendo all'ingresso del Paese in una fase di mobilità moderna".

Su quali altre aree state agendo?

"Stiamo spingendo molto anche sul Medio Oriente, dove abbiamo distributori in Israele e Turchia nonché contatti con Emirati Arabi Uniti, Bahrein, Kuwait. Lì la richiesta è per i prodotti della gamma europea ed è facile ipotizzare una più facile penetrazione di un modello come il Porter. Il prodotto europeo ha standard qualitativi differenti, che maggiormente si adattano a mercati maturi come quelli dell'area mediorientale, dove le esigenze sono simili a quelle che si riscontrano in Europa. C'è grande attenzione anche al continente africano, dove stiamo cercando nuovi partner distributori da aggiungere a quelli già operativi in Angola, Marocco, Tunisia, Gibuti e Su-

dan. Abbiamo contatti con potenziali importatori sia nel Nord Africa che in Sud Africa. Nel Nord Africa, nella regione del Maghreb, c'è molto interesse per la gamma di prodotti europea, mentre spostandoci dal Centro al Sud l'attenzione è per il prodotto di fabbricazione indiana".

Come si rapporta l'offensiva sui mercati emergenti con la situazione in Europa?

"I mercati emergenti sono opportunità preziose che se ben gestite garantiscono la compensazione della perdita di volumi che si riscontra sui mercati del Vecchio Continente. È anche vero che questi nuovi mercati si stanno rapidamente evolvendo e dobbiamo essere pronti a cogliere tutte le caratteristiche di questa evoluzione. L'approccio di base deve quindi essere lo stesso che utilizziamo quando ci rapportiamo a un operatore di un mercato maturo. Non deve mai venir meno la voglia di imparare e di confrontarsi, senza assurdi preconcetti. In Ecuador, per esempio, ci ha colpito la piena consapevolezza dei processi del nostro distributore locale, già da anni attivo nel settore automotive".

Obiettivi per il 2012?

"Per quanto riguarda gli importatori vogliamo coprire l'intera Europa dell'Est e completare la penetrazione in Scandinavia. Il Perù è una priorità di consolidamento in Sud America, come lo sono Honduras e Paraguay. Sull'Africa non ci siamo dati specifici obiettivi a medio-lungo termine perché il continente vive una situazione particolare e più complessa. L'area a Nord del Sahara e il Sud Africa sono più contigui al mondo occidentale, mentre la situazione nel resto del continente è completamente diversa. Tornando all'Europa, in Francia e Spagna stiamo compiendo un processo di rinnovamento e di reclutamento di nuovi concessionari perché vogliamo essere più presenti sul territorio con una capillarità che ci garantisca la maggior prossimità possibile con il cliente. In questi due Paesi dobbiamo lavorare sulla conoscenza del marchio: Piaggio è ben affermata per quanto riguarda le due ruote, meno per i veicoli commerciali".

Come si caratterizzerà dunque nel prossimo futuro lo sviluppo della Rete Piaggio V.C.?

"Ci troviamo a gestire mercati anche molto diversi tra loro. Come chiediamo ai nostri distributori locali di adattarsi ai nostri criteri/standard qualitativi che l'azienda richiede per svolgere al meglio le attività di vendita e assistenza, così dobbiamo chiedere a noi stessi di essere sempre più in grado di contestualizzare quei criteri sul mercato in cui si opera. Il tutto senza alcun compromesso in termini di efficienza e qualità. Cerchiamo anche di vedere quali siano le best practices di un determinato mercato per cercare di 'esportare' la loro formula vincente in altri contesti. Dal punto di vista del prodotto, ponendo contare, per esempio, su un veicolo dalle forti potenzialità di allestimento come il Porter, chiediamo ai distributori locali di cercare in loco partner allestitori per sfruttare al meglio le potenzialità del prodotto e del mercato di riferimento. Un giorno potrebbero anch'essi diventare punti di riferimento Piaggio al pari di un concessionario".



"Oltre ai mercati presidiati direttamente da Piaggio tramite delle Selling Agencies - dice Giancarlo Trimboli - abbiamo anche una rete di importatori, in totale 30 se consideriamo complessivamente l'area Emea (Europa, Medio Oriente e Africa) e Latin America".



COME SI FA A LAVORARE SENZA PORTER?

**OLTRE
20 km/l***



Oggi puoi avere uno strumento di lavoro formidabile al tuo servizio. Con una capacità di carico fino a 1.100 kg, Porter è ancora più efficiente ed economico nei consumi grazie alle nuove motorizzazioni benzina, diesel e bi-fuel Euro 5**. L'utilità non è mai stata così conveniente.

VEICOLI COMMERCIALI PIAGGIO. GRANDI LAVORATORI DI PICCOLA TAGLIA.

* Dati riferiti a Porter D120 pianale lungo 1,7 t, consumo nel ciclo combinato di 21,3 km/l.

** L'immagine si riferisce ad un Porter pianale ribaltabile extra e ad un Porter Maxxi pianale ribaltabile extra.



piaggioveicolicommerciali.it

Numero Verde
800-388488

Il Servizio Clienti Piaggio Veicoli Commerciali è a tua disposizione dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 18.00

NISSAN / La versione elettrica dell'NV200 verrà prodotta a Barcellona

“Ola” all'elettrico spagnolo

IL FURGONE MULTIFUNZIONE e-NV200 ARRIVERÀ SUL MERCATO NEL 2013. L'INVESTIMENTO NEL PAESE IBERICO AMMONTA A CENTO MILIONI DI EURO E PORTERÀ A 700 NUOVE ASSUNZIONI. INALTERATE LE FUNZIONALITÀ INTERNE E LE CAPACITÀ DI CARICO DEL “VAN OF THE YEAR 2010”.

Marco Chiniò

BARCELONA - Con la scelta caduta sullo stabilimento Nissan di Barcellona per la produzione del van elettrico e-NV200, Nissan raggiunge più di un obiettivo. Intanto getta un pilastro per la sua strategia a medio termine, che prevede un ambizioso traguardo: diventare il produttore numero uno al mondo di veicoli commerciali leggeri. L'avvio della produzione di un elettrico al cento per cento è certamente un elemento basilare per varcare questa soglia: la Casa nipponica per i veicoli commerciali scommette sui motori elettrici, che hanno assunto molta importanza in tema d'inquinamento e riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera. Un veicolo elettrico rappresenta la soluzione ideale per un professionista del trasporto per diversi motivi: il furgone può avere un'efficienza almeno doppia rispetto alle migliori motorizzazioni a benzina o diesel; non ha emissioni in atmosfera; la coppia massima di un motore elettrico è a zero giri, quindi ottime prestazioni soprattutto in città; è assolutamente silenzioso; la manutenzione di un motore elettrico è praticamente nulla, la vita media è di un milione di km; potrebbe essere un valido aiuto per la gestione ottimale della rete di trasmissione, visto che la batteria può essere ricaricata di notte, quando c'è il picco negativo di richiesta di energia dalla rete.

Nel contempo Nissan ha scelto la Spagna, dimostrando di volere dare il proprio contri-

buto alla sempre più drammatica situazione economica del Paese. La crisi mondiale ha avuto infatti effetti disastrosi sull'economia spagnola: se a partire dagli anni Novanta l'economia spagnola ha attraversato una forte fase di crescita, crescita che sembrava inarrestabile, i tassi delle obbligazioni di Stato spagnole a 10 anni sono passati per la prima volta quest'anno sopra la barra critica del 6 per cento, dimostrando a tutti gli effetti che per gli investitori quella iberica è un'economia a rischio. Non così per il costruttore nipponico, che ha annunciato che la produzione del van compatto al cento per cento elettrico prenderà il via presso il proprio stabilimento di Barcellona nell'anno fiscale 2013.

Il nuovo modello si baserà sull'attuale pluripremiato NV200, “Van of the Year 2010”, attualmente prodotto nel medesimo impianto, e arricchirà ulteriormente l'offerta globale Nissan nel segmento dei veicoli commerciali leggeri. L'e-NV200 sarà il secondo veicolo totalmente elettrico offerto da Nissan dal lancio nel 2010 della Nissan Leaf, e conferma l'impegno a lungo termine del costruttore giapponese verso la mobilità a zero emissioni.

La produzione del nuovo modello, che rientra nell'ambito di un investimento di Nissan in Spagna pari a 100 milioni di euro, porterà alla formazione di oltre 700 nuovi posti di lavoro tra personale interno allo stabilimento e fornitori locali. Essendo l'unico impianto a produrre e-NV200, Barcellona sarà il fornitore di tutti i mercati



L'e-NV200 offrirà a famiglie e imprese praticità, grande abitabilità interna e un'ampia varietà di dispositivi già disponibili sulla gamma NV200, combinandoli con i componenti derivati da Nissan Leaf.

mondiali: questo riconferma la crescente competitività degli stabilimenti produttivi Nissan in Spagna. Difatti, è stato confermato che il nuovo veicolo commerciale di medie dimensioni sarà prodotto nello stabilimento Nissan di Avila, al centro della Spagna. L'e-NV200 offrirà a famiglie e imprese praticità, grande abitabilità interna e un'ampia varietà di dispositivi pratici e innovativi già disponibili sull'attuale gamma NV200, combinandoli con i più avanzati componenti derivati da Nissan Leaf. L'autonomia e le prestazioni saranno, perciò, analoghe a quelle di Leaf, ma con costi di gestione e manutenzione da record. “Il nuovo e-NV200 - ha dichiarato Andy Palmer, Nissan Executive Vice President Nissan - rappresenta una vera rivo-



luzione nell'ambito dei veicoli commerciali e riconferma la leadership di Nissan nel segmento dei veicoli elettrici. Il nuovo modello offrirà lo spazio, la versatilità e la praticità di un van compatto tradizionale a motore endotermico, ma con il beneficio di zero emissioni di CO2 allo scarico e un piacere di guida eccezionale che solo un veicolo elettrico sa regalare. Un aspetto importantissimo è costituito dai costi di manutenzione e gestione, che saranno incredibilmente ridotti: queste caratteristiche lo renderanno appetibile sia per le aziende che per le famiglie”.

e-NV200 darà un notevole contributo all'obiettivo di Nissan - incluso tra i pilastri del piano strategico a medio termine Nissan Power 88 - di diventare il più grande produttore di veicoli commerciali leggeri entro il 2016. Lo scorso anno l'azienda giapponese ha realizzato un record storico: più di un milione di veicoli commerciali leggeri venduti nel mondo in un solo anno. “Con l'e-NV200 - ha aggiunto Andy Palmer - andiamo ad arricchire la nostra gamma di veicoli commerciali con un prodotto audace e innovativo. Vorrei ringraziare il governo spagnolo e catalano per il loro supporto a Nissan in Spagna, e congratularmi con tutto il personale impiegato nello stabilimento di Barcellona, che si è conquistato il diritto di produrre quello che diventerà un modello importantissimo per l'azienda su scala mondiale”.

L'attuale gamma NV200 ha già venduto circa 100mila unità. La sua popolarità gli ha permesso di essere selezionato come “Taxi of Tomorrow” della città di New York. Al momento, in Europa si stanno conducendo diverse prove su prototipi elettrici costruiti sulla base di NV200. Nei prossimi mesi, questi test, il cui scopo è ottenere un feedback sull'utilizzo del veicolo nel mondo reale, proseguiranno con l'obiettivo di adattare sempre più il veicolo finale alle esigenze dei professionisti del trasporto più esigenti. I riscontri ottenuti da questi test permetteranno a Nissan di far fronte ai bisogni degli autisti prima che la produzione abbia inizio nell'anno fiscale 2013.

ACCESSORI: FUNZIONALITÀ E SICUREZZA AL PRIMO POSTO

La massima protezione all'interno e all'esterno di NV200



BARCELONA - Spazioso, compatto, versatile, anche Euro 5, Nissan NV200 è il mezzo ideale per i professionisti del trasporto, grazie al suo sorprendente rapporto tra spazio interno ed esterno. La sua versione elettrica sarà un van perfetto per tutte le aziende, nonché per le famiglie numerose bisognose

di spazio, che decideranno di rispettare l'ambiente. “Van of the Year 2010” grazie alla sua stazza light, Nissan NV200 unisce compattezza, stile e flessibilità di utilizzo. Si tratta di un versatile van dotato di uno spazio di carico eccezionale e caratterizzato da costi di gestione tra i più bassi della categoria. “In entrambe le configurazioni Van e Combi - ha dichiarato Laurent L'Epine, Vicepresidente europeo Aftersales di Nissan - NV200 è spazioso, agile e semplice da usare, e si adatta con flessibilità a ogni esigenza. NV200 è chiamato a giocare molteplici ruoli nella vita dei suoi proprietari e utenti. Nissan ha sviluppato una serie di componenti e accessori specifici per NV200, per lasciare ai professionisti del trasporto la massima libertà di personalizzazione del veicolo”.

Per proteggere gli interni di NV200 è stata realizzata una gamma di pannelli in plastica ultrasensibile che coprono i passaruota, rivestono il vano posteriore, il portellone scorrevole sulla fiancata e le porte posteriori, e svolgono una funzione antiscivolo sul pavimento. Questi pannelli di protezione sono leggeri e di lunga durata; hanno un ingombro pressoché nullo intorno ai passaruota per non ridurre lo spazio di carico. In confronto ai tradizionali rivestimenti in legno, spessi e massicci, la plastica ha il vantaggio di non gravare sul peso e di non compromettere quindi la portata del furgone. È possibile inoltre proteggere i sedili da macchie, segnaie e abrasioni, frequenti a bordo dei veicoli professionali.

Per l'esterno, sono disponibili angolari stampati per il frontale e la coda, modanature laterali per la carrozzeria, protezioni per il portellone, barre laterali, deflettori e parafranghi,

nonché sensori anteriori e posteriori di assistenza al parcheggio. Per il trasporto esiste un portapacchi in alluminio e acciaio (2 o 3 barre) su misura per NV200, con capacità di carico di 100 kg, mentre per il traino si può richiedere un gancio della portata di 1.100 kg. Per la sicurezza sono disponibili griglie alle porte, dadi autobloccanti e sistema d'allarme per proteggere attrezzature e oggetti di valore che rimangono a bordo di NV200, senza doverli scaricare ogni volta a fine giornata. Il kit di sicurezza opzionale contiene giubbotto retro-riflettente, cavi batteria e triangolo.

La praticità degli interni aumenta grazie a un'innovativa rete portabagagli che può essere ancorata in cinque diverse posizioni con gli appositi ganci. All'insegna di comfort e funzionalità sono invece pensati il portatelefono da inserire al posto di uno dei numerosi portabicchieri, i cestini “riponi oggetti” per tenere in ordine l'abitacolo e il bracciolo centrale in seconda fila che svolge la duplice funzione di contenitore (ideale per giochi elettronici, lettori Mp3 e giocattoli). In caso di incidente, la rapidità di riparazione porta essenzialmente due vantaggi: bassi premi assicurativi e brevi permanenze in officina.

Il paraurti anteriore ad assorbimento di energia sopporta bene le “collisioni” durante le manovre di parcheggio, mentre una robusta traversa davanti all'impianto di raffreddamento offre una protezione extra al radiatore, uno dei componenti più vulnerabili nei tamponamenti in città. Le traverse laterali anteriori e posteriori donano solidità e integrità al veicolo, potenziando la sicurezza degli occupanti e scongiurando seri danni alla carrozzeria negli incidenti di lieve entità.

I RISULTATI DI BIPPER E DELLA GAMMA VEICOLI COMMERCIALI DEL LEONE IN ITALIA

Offerta arricchita a vantaggio del cliente e il mercato risponde



MILANO - Bipper ha chiuso il 2011 con oltre 2.500 unità vendute su un totale veicoli commerciali Peugeot di 13.468 unità (18 per cento delle vendite per il marchio). A fine maggio, una piccola contrazione delle vendite del modello rispetto al totale veicoli commerciali (15,5 per cento con 680 Bipper su 4.386 veicoli commerciali Peugeot) ha

spinto la filiale italiana del Leone a sviluppare e lanciare, in giugno, le novità della gamma del furgone compatto. Arricchire l'offerta e le configurazioni del veicolo permette di agevolare il cliente nella scelta dello stesso, dal momento che fino a oggi è sempre stato presentato in un'unica versione base.

La versione **Comfort più ricca** risponde soprattutto alle esigenze del cliente azienda e dei noleggiatori, che ricercano sempre più spesso veicoli completi di molte opzioni come radio, sistemi di sicurezza ecc.. Per il 2012 l'obiettivo è in termini di quota di mercato, visto le importanti fluttuazioni dello stesso. Le 170.743 unità vendute nel 2011 non saranno confermate quest'anno, considerando già il calo del 40 per cento dei primi cinque mesi. Il target per Peugeot è comunque quello di raggiungere l'8 per cento di quota, con una previsione di chiusura di mercato a 125mila immatricolazioni con circa 10mila unità per Peugeot.

I dati generali mostrano un consuntivo in calo a fine maggio rispetto allo stesso periodo del 2011. In particolare, a fronte di 86.867 immatricolazioni nel cumulo a fine maggio 2011, si registrano 53.144 immatricolazioni a fine maggio 2012, con una perdita di quasi il 40 per cento. In questo scenario, il Leone perde solo il 28 per cento rispetto allo stesso periodo del 2011, con un totale di 4.386 immatricolazioni nei primi cinque mesi e una quota dell'8,25 per cento, oltre 1 punto percentuale in più sulla quota dello stesso mese del 2011 (7,04 per cento).

Nel segmento F1, a fine maggio, Bipper ha registrato

una performance del 4,14 per cento sul totale del segmento (680 immatricolazioni su 16.420), riuscendo ad avvicinarsi alla quota dell'anno precedente (4,7 per cento). Le vendite hanno comunque subito un consistente calo del 40 per cento rispetto al pari periodo del 2011, mentre il segmento di riferimento cala in totale più del 48 per cento. Il decremento del Bipper è quindi abbastanza in linea con i maggiori concorrenti (Fiat Fiorino cala del 35 per cento e Citroën Nemo del 60 per cento).

Agile e maneggevole. Ma anche comodo e funzionale quando si viaggia a bordo e i piccoli e grandi dettagli del proprio veicolo da lavoro fanno spesso la differenza nel compensare una faticosa giornata di lavoro.

Peugeot Bipper ha pensato anche a questo, in primo luogo per la sua preponderante vocazione urbana: un mezzo impegnato in estenuanti percorsi in mezzo al traffico non può non pensare al benessere di chi viaggia al suo interno. Bipper è dotato di servosterzo ad assistenza idraulica: consente al conducente di muoversi senza difficoltà su strada e in città, poiché il diametro di sterzata tra i marciapiedi è di soli 10,2 metri (per le versioni con pneumatici da 14"). Moderni, luminosi, funzionali, gli interni sono stati disegnati per un utilizzo facile e rapido.

Il cruscotto dalle linee arrotondate, che ricordano le bombature dello stile esterno, risponde alle necessità dei professionisti più esigenti. La leva del cambio è collocata sul cruscotto come su tutti i nuovi veicoli commerciali del Leone. La posizione di guida alta e l'ampio parabrezza offrono un'ottimale visibilità sulla strada.

PEUGEOT / Due allestimenti nell'offerta del compatto veicolo commerciale del marchio francese

La doppia personalità di Bipper Furgone

RICCHI EQUIPAGGIAMENTI, DISPONIBILITÀ DEL CAMBIO ROBOTIZZATO, UN LISTINO PREZZI CONCORRENZIALE CHE PARTE DA POCO PIÙ DI 12MILA EURO: BIPPER FURGONE LAMIERATO RILANCI LA SUA OFFENSIVA DI MERCATO E DA UN UNICO LIVELLO DI ALLESTIMENTO PASSA A DUE LIVELLI, DENOMINATI BASE E COMFORT, AMPLIANDO LE POSSIBILITÀ DI SCELTA.

Nils Ricky

MILANO - Bipper raddoppia. Il compatto e versatile veicolo commerciale di Peugeot, eletto "Van of the Year 2009", è ora disponibile, per quanto riguarda la versione Furgone lamierato, nei due allestimenti Base e Comfort. Rispetto al precedente Bipper Furgone, proposto in un unico livello di allestimento, il nuovo modello Base è offerto solo sulle motorizzazioni con cambio manuale cinque marce - 1.4 8V benzina da 75 cv e 1.3 HDi diesel 75 cv FAP con un listino prezzi rispettivamente di 12.456 e 14.885 euro - mentre l'allestimento Comfort è disponibile anche nella versione con cambio robotizzato cinque marce 1.3 HDi 75 cv FAP Stop & Start. Il listino prezzi della versione Comfort parte dai 14.150 euro del 1.4 8V, per passare ai 16.579 euro del 1.3 HDi con cambio manuale e finire ai 17.681 euro del 1.3 HDi con cambio robotizzato.

Bipper Furgone Base propone di serie un equipaggiamento particolarmente ricco e variegato, in grado di soddisfare le esigenze degli utilizzatori professionali in termini di design, comfort, ergonomia e sicurezza, come del resto è oggi richiesto a un moderno veicolo da lavoro. La dotazione standard com-

cente regolabile longitudinalmente e con schienale inclinabile, scaletta di protezione, servosterzo, vetri azzurrati.

DOTAZIONI AL TOP

Rispetto al Base, il livello Comfort ha di serie i fari fendinebbia, il Wip Sound con radio mono CD compatibile con lettura CD Mp3, climatizzatore manuale, Pack Plus (comprendente alzacristalli anteriori elettrici sequenziali e antipizzicamento, retrovisori esterni elettrici e riscaldabili, chiusura centralizzata, telecomando, chiusura separata cabina/vano di carico e chiusura automatica in

marcia), porta laterale scorrevole, pack comfort (comprendente sedile conducente con regolazione in altezza, lombare e appoggiatesta, volante regolabile in altezza e profondità, cassetto portaoggetti con sportello e tavolino scrittoio), sedile passeggero regolabile. L'Esp e l'Intelligent Traction Control sono disponibili come optional solo per la motorizzazione 1.3 HDi con cambio manuale.

Il piacere urbano al servizio dei professionisti: è questo in estrema sintesi il messaggio lanciato dal Bipper fin dal suo arrivo sui mercati internazionali a fine 2007 nella sua configurazione Furgone a due posti, a cui hanno poi fatto seguito le confi-



gurazioni Tepee nel segmento delle multispazio compatte e Tepee Mix furgone quattro posti.

Nella sua accezione di veicolo da lavoro, Bipper è un piccolo "furgoncino" particolarmente adatto alle esigenze della mobilità professionale in ambito cittadino. Bipper è innanzitutto estremamente compatto ma altrettanto generoso per volume di carico: la capienza spazia da 2,5 a 2,8 metri cubi. Lungo 3,86 metri, Bipper, essendo stato progettato per i percorsi urbani, ha una larghezza tra le fiancate che non supera gli 1,71 metri. Se munito delle barre al tetto, ha un'altezza di appena 1,78 metri, una misura che gli consente di utilizzare agevolmente i parcheggi sotterranei.

Bipper, dunque, si rivolge ai professionisti che cercano un veicolo agile, maneggevole, da parcheggiare con estrema facilità. Grazie alle portiere posteriori a battente asimmetriche e a quelle laterali scorrevoli in opzione, gli utilizzatori del commerciale Peugeot hanno la certezza di poter caricare e scaricare facilmente la propria merce, anche in spazi molto ridotti.

Grazie all'optional sedile passeggero "Plan Facile" - ripiegabile al livello del pianale - è possibile ampliare il piano di carico di Bipper Furgone utilizzando anche lo spazio previsto per il passeggero. La lunghezza utile massima del pianale aumenta di quasi un metro, raggiungendo i 2,50 m, e permette di trasportare oggetti lunghi fino al cruscotto.

Il volume utile di Bipper è di 2,5 metri cubi ma, grazie al sedile passeggero "Plan Facile", si possono raggiungere i 2,8 metri cubi. Con l'ulteriore spa-

zio disponibile, il piccolo Leone può trasportare fino a 535 kg di portata utile. La zona di carico è comodamente accessibile posteriormente attraverso le due portiere a battente asimmetriche (60/40). I due battenti si aprono a 90° e anche fino a 180° grazie a un sistema di tiranti a scomparsa. La soglia di carico è di soli 527 mm.

ELEVATA SICUREZZA

Il telaio, di concezione moderna, è stato studiato per rispettare le norme più rigorose in fatto di sicurezza passiva. Nel paraurti anteriore è stata inserita una traversa in lamiera a elevato limite di elasticità, montata su dispositivi di assorbimento avvitati sui longheroni. In caso d'urto a bassa velocità, la barra e i dispositivi di assorbimento subiscono una deformazione di compressione che non altera i longheroni. I limitatori, agganciati al vano motore in alluminio, contribuiscono a controllare il comportamento del blocco anteriore in caso d'urto e a limitarne l'intrusione nell'abitacolo. Analogamente, i fissaggi dell'avantreno sono concepiti per trasmettere energia sotto la carrozzeria in caso d'urto frontale.

Per essere maneggevole in città e per mantenere un comportamento su strada ineccepibile a qualunque livello di carico, Bipper è dotato di sospensioni moderne. L'avantreno è di tipo pseudo McPherson con molle e ammortizzatori coassiali. Il retrotreno è a bracci tirati e barra di torsione. Il gruppo è fissato alla carrozzeria da silent-block, che filtrano i rumori e le vibrazioni in movimento.



Bipper si rivolge ai professionisti che cercano un veicolo agile, maneggevole, da parcheggiare con estrema facilità. Generoso il volume di carico con una capienza che spazia da 2,5 a 2,8 metri cubi.

IVECO / Il nuovo Daily elettrico sfilata per le strade del centro di Torino

Energie in movimento



ALLA GIORNATA DEDICATA AI VEICOLI ELETTRICI, ORGANIZZATA NELL'AMBITO DI "TORINO SMART CITY", HANNO PARTECIPATO I RAPPRESENTANTI DELLE PIÙ IMPORTANTI CASE COSTRUTTRICI DI VEICOLI ELETTRICI.

Guido Prina

TORINO - Il capoluogo piemontese prosegue il suo impegno per la sostenibilità ambientale. Le diverse iniziative in programma si riallacciano alla decisione presa dall'Amministrazione guidata da Piero Fassino di presentare la candidatura di Torino alla Commissione Europea per diventare "Smart City". Se la città si dimostra pronta a ridurre le proprie emissioni di

gas serra del 40 per cento entro il 2020, la Commissione darà il proprio contributo economico ai suoi progetti in tema di sostenibilità ambientale. Sul fronte delle emissioni, accanto all'efficienza energetica degli edifici e delle reti energetiche, una componente importante è determinata dai sistemi di trasporto. Di recente, il Sindaco di Torino si è recato in visita al Fiat Industrial Village dove ha potuto verificare di persona le evoluzioni

tecnologiche raggiunte dai veicoli IVECO (trucks, veicoli commerciali e bus) sul fronte della riduzione delle emissioni. Il costruttore torinese è del resto in prima linea nel progetto "Torino Smart City".

Iveco ha tra l'altro partecipato alla giornata dedicata ai veicoli elettrici, organizzata proprio nell'ambito di "Torino Smart City" dalla Fondazione Telios - che dal 2007 si occupa della promozione e diffusione delle energie rinnovabili, del risparmio energetico, della mobilità sostenibile - in collaborazione con il Comune di Torino e la Circoscrizione Torino Centro. La manifestazione si è svolta il 31 maggio in Piazza San

Carlo, nel cuore di Torino, e ha visto la partecipazione delle più importanti case costruttrici di veicoli elettrici. Iveco ha presentato al pubblico e agli esperti del settore due Daily elettrici 35S, equipaggiati con motore elettrico Iveco Altra, con una potenza massima di 60 kW e una coppia massima di 230 Nm.

Il Daily elettrico di Iveco ha avuto un ruolo da protagonista nel corso dell'evento: il veicolo ha trasportato Claudio Lubatti,

Assessore ai Trasporti del Comune di Torino, e Andrea Bucci, General Manager di Iveco Mercato Italia, verso la sede della Società Interporto di Torino di Orbassano, per una conferenza dedicata ai temi della mobilità sostenibile e del trasporto a trazione elettrica, dove sono intervenuti, tra gli altri, Roberto Ravello, Assessore all'Ambiente della Regione Piemonte, l'Onorevole Bartolomeo Giachino, Presidente della Consulta della Logistica e dell'Intermodalità, e Daniela Ruffino, Presidente di S.I.T.O. Durante la conferenza è stata anche presentata la stazione di ricarica per veicoli elettrici che sarà realizzata presso la Società Interporto di Torino. La conferenza è stata un'importante occasione di incontro tra gli operatori commerciali e del trasporto merci dell'Interporto e i rappresentanti dei produttori di veicoli elettrici: sono stati discussi tutti i temi riguardanti le soluzioni di

mobilità per il trasporto delle merci.

La presenza del Nuovo Daily elettrico a questo appuntamento rimarca il continuo impegno di Iveco nella ricerca di soluzioni eco-compatibili per una mobilità a basso impatto ambientale. Da sempre il costruttore crede e investe energie e capitali nello sviluppo di propulsori alternativi: il primo Daily elettrico fu infatti realizzato già nel 1986.

Il Nuovo Daily elettrico monta di serie due batterie di trazione, ma sulla variante a passo 3.300 mm è opzionale una terza batteria aggiuntiva che permette di aumentare l'autonomia del veicolo a pieno carico fino a 120 chilometri.

Il tipico telaio a longheroni in acciaio a sezione "C", che da sempre contraddistingue il Daily per la sua robustezza, permette di trasportare oltre 11 quintali di merce. Il veicolo si dimostra soluzione ideale per le missioni urbane, non solo per via delle sue prestazioni, efficienti ed ecologiche, ma anche per

la silenziosità del motore, classificato come ZEV (Zero-Emission Vehicle). Recentemente, il Daily elettrico è stato premiato in Germania con un importante riconoscimento, l'"European Award for Sustainability in Transport", ulteriore conferma degli sforzi di Iveco nell'ambito della ricerca e dello sviluppo di tecnologie a basso impatto ambientale.

IVECO

IL NUOVO DAILY ELETTRICO SFILATA A ENERGETHICA 2012

TORINO - Dal 24 al 26 maggio il Lingotto Fiere di Torino ha ospitato la nuova edizione di Energethica, il Salone dell'energia sostenibile e delle fonti rinnovabili. Dopo un 2011 molto intenso, contrassegnato da un doppio appuntamento a Torino e Firenze, Energethica è tornato per la seconda volta e per la sua ottava edizione nel capoluogo piemontese. La mostra convegno si è collocata quest'anno fra gli eventi a supporto della candidatura di Torino a "Smart Cities", l'iniziativa della Commissione Europea che sosterrà le città che intendono incrementare l'efficienza energetica dei propri edifici, delle reti energetiche e dei sistemi di trasporto in modo da ridurre, entro il 2020, del 40 per cento le proprie emissioni di gas a effetto serra. Iveco ha recentemente manifestato il proprio sostegno alla candidatura di Torino nel corso dell'incontro fra l'Amministratore delegato Alfredo Altavilla e il Sindaco Piero Fassino: in occasione della riunione sono state presentate le soluzioni tecnologiche integrate di Iveco per una mobilità sostenibile che l'azienda mette a disposizione della città. A dimostrazione dell'impegno dell'azienda verso il tema della tutela ambientale e dello sviluppo di veicoli a combustibile o a trazione alternativa, nello stand di Iveco a Energethica era presente il Nuovo Daily elettrico. Il veicolo a propulsione elettrica zero emissioni è progettato, costruito, commercializzato e assistito integralmente da Iveco ed è disponibile nelle versioni 35S (furgone e cabinato) con una motorizzazione da 30 kW nominali (60 kW di picco) e 50C (furgone e cabinato), equipaggiato con una motorizzazione da 40 kW nominali (80 kW di picco). A seconda delle versioni e dell'autonomia richiesta, il veicolo è dotato di due, tre o quattro batterie (in quest'ultimo caso solo per la versione 50C), con un sistema di frenata rigenerativo che consente di aumentare l'autonomia. Iveco ha inoltre partecipato alla tavola rotonda dal titolo "Il cuore dei veicoli elettrici - dal litio alla batteria", organizzato dalla Fondazione Telios impegnata nella promozione e diffusione della cultura e della pratica della sostenibilità. Durante l'incontro, Iveco ha presentato le sue soluzioni per la mobilità sostenibile, che assicurano un considerevole risparmio nei consumi e una consistente riduzione nelle emissioni inquinanti.



Da sinistra, **Andrea Bucci**, General Manager di Iveco Mercato Italia, e **Claudio Lubatti**, Assessore ai Trasporti del Comune di Torino, posano davanti al Daily Electric nel centro di Torino.

QUESTO È UN LAVORO PER... NUOVO DAILY TUO A SOLI **21.800€** CASSONE FISSO INCLUSO

TM & © DC Comics.
WB SHIELD:TM & © Warner Bros. Entertainment, Inc.
(RZ)



MOTORE 146 CV MULTIJET II
ALLESTIMENTO TOP E ESP
SOSPENSIONI PNEUMATICHE



NUOVO DAILY
PERFETTO PER UN SUPEREROE

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

- Potente** con il nuovo motore 146 CV Multijet II con cambio a 6 marce.
- Accessoriato** con ESP e allestimento TOP per un maggior comfort.
- Versatile** con sospensioni pneumatiche su modello a ruota singola.
- Vantaggioso** solo fino al 31 luglio ad un prezzo incredibile con cassone fisso di serie incluso.



Numero verde
800-800288

IVECO

www.iveco.it

TATA / Al volante Xenon 4x4 2.2 Dicor Doppia Cabina

Pick up per tutti i gusti



LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Tata
Nome - Xenon 4x4
Cabina - Doppia, cinque posti, quattro porte.
Motore - 2.2 Dicor 16V. Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta, turbocompressore. Distribuzione: 4 valvole per cilindro, due alberi a camme in testa con cinghia dentata. Livello ecologico: Euro 5; filtro antiparticolato DPF (con sensori temperatura e pressione dedicati). Cilindrata: 2.179 cc. Potenza max CE: 110 kW/150 cv a 4.000 giri/min. Coppia max CE: 320 Nm da 1.500 a 3.000 giri/min.
Consumi - Ciclo urbano: 9 litri/100 km. Extraurbano: 6,5 litri/100 km. Combinato: 7,4 litri/100 km.
Cambio - Meccanico 5 marce.
Pneumatici - 205/80 R16.
Sospensioni - Anteriori: indipendenti con molle e barra di torsione. Posteriori: molle a balestre paraboliche e assale rigido.
Impianto frenante - Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo. ABS con EBD.
Dimensioni - Lunghezza: 5.125 mm. Larghezza: 1.860 mm. Altezza: 1.765 mm. Passo: 3.150 mm.
Portata - 880 kg.
Masse - A vuoto: 1.995 kg. Asse anteriore max ammessa: 1.400 kg. Asse posteriore max ammessa: 1.800 kg.



NON SOLO PER UN USO PROFESSIONALE: IL PICK UP INDIANO PUNTA ANCHE A CONQUISTARE I FAVORI DELLA CLIENTELA INTERESSATA A UN UTILIZZO DEL VEICOL NEL TEMPO LIBERO, GRAZIE ALLE SUE EVIDENTI CARATTERISTICHE AUTOMOBILISTICHE.

Fabio Basilico

MONZA - Oggi non è per niente inusuale imbattersi in un pick up che non è solo veicolo da lavoro ma ha tutte le qualità automobilistiche per proporsi alla clientela anche in veste di versatile veicolo per il tempo libero. Tata Xenon non fa eccezioni e conferma in pieno la regola. Innanzitutto perché già a un superficiale sguardo esterno si nota immediatamente la linea moderna e il design accattivante che lo avvicina al mondo dell'automobile. La presenza del generoso cassone con pratica sponda posteriore ribaltabile - capiente anche con la configurazione Doppia Cabina 4 porte dello Xenon 4x4

protagonista del nostro test drive - indica chiaramente che ci troviamo di fronte a un pick up che ben si presta a un utilizzo polivalente e quindi non esclusivamente professionale.

Gli interni, poi, non sono per niente spartani anche se improntati a criteri funzionali e pratici, con rinnovati pannelli porta e tessuti dei sedili ben rifiniti e di materiale resistente nonché comandi essenziali tutti a portata di mano, compresi i comandi funzionali riscaldamento di tipo elettrico e l'unico comando per le luci esterne, compreso nei fendinebbia. Gli alzacristalli elettrici (anche per i finestrini posteriori) sono posizionati sul tunnel centrale e non sulla parte

interna della portiera. L'orologio, posizionato al centro della plancia e immediatamente leggibile, è di tipo digitale e il cruscotto è moderno e di praticissima leggibilità. La radio offre 2 posizioni DIN.

La postazione di guida rialzata consente di avere un'ottima visuale dell'esterno e il sedile conducente, al pari di quello del passeggero, è comodo e adattabile grazie alla regolazione lombare dello schienale. Particolarmente confortevoli si rivelano i braccioli poggiatesta.

Le dotazioni di serie comprendono volante regolabile, chiusura centralizzata con chiave di avviamento con telecomando incorporato, retrovisori esterni termici e regolabili elettricamente, livello fari regolabile elettricamente, inserimento elettrico della modalità 4WD e differenziale posteriore autobloccante, antifurto con immobilizer.

Punto di forza della rinnovata proposta Xenon è senza

dubbio il motore 2.2 Dicor 16V da 110 kW/150 cv. Questa nuova versione Xenon, di recente lanciata sul mercato italiano, risponde alla normativa Euro 5 e si dimostra particolarmente attenta ai consumi, oltre che naturalmente alle emissioni di CO2.

Le prestazioni migliori sono quelle in ciclo extraurbano, dove il nostro Xenon 2.2 4x4 Doppia Cabina fa registrare un consumo medio di 6,5 litri ogni 100 km. Nel combinato si sale di meno di un litro fino a 7,4 litri/100 km, nell'urbano si arriva a 9 litri. Oltre che su percorsi sterrati, dove il pick up indiano si fa strada senza particolari difficoltà dimostrandosi all'altezza della sua vocazione

a lavorare in condizioni difficili, anche su strada asfaltata Xenon non delude: in particolare, sui tratti misti urbano/extraurbano il pick up Tata si

PUNTO DI FORZA DELLA RINNOVATA PROPOSTA XENON È IL MOTORE 2.2 DICOR DA 110 kW/150 CV RISPONDENTE ALLA NORMATIVA EURO 5.

comporta in modo brillante e, compatibilmente con la sua natura (non siamo al volante di una supercar), consente di viaggiare in modo dinamico e confortevole anche con dei carichi sul cassone, aiutati in questo da un cambio manuale a cinque marce che è sufficientemente flessibile nel gestire le cambiate e nell'assecondare l'andatura prescelta. Xenon ha un compor-

tamento sicuro anche a velocità più sostenute. Alla sicurezza generale, attiva e passiva, contribuiscono, tra l'altro, l'ABS con EBD e due airbag anteriori

full size.

Le linee del mezzo sono quelle del predecessore, anche se non mancano gli immanicabili aggiornamenti stilistici di carattere però non solo estetico ma anche pratico. I ben visibili indicatori di direzione laterali, per esempio, sono ora elegantemente incorporati negli specchi retrovisori mentre la griglia frontale presenta una raffinata cromatura. La gamma Xenon soddisfa dunque in pieno le esigenze della clientela sia nell'utilizzo professionale che nel leisure time. Il nuovo 2.2 Dicor comprende versioni 4x2 e 4x4, omologate autocarro (N1), con cabina singola a due posti e doppia a cinque, misure differenziate del piano di carico e anche la variante con chassis cabinato a passo lungo (esclusivamente cabina singola e trazione 4x2), particolarmente adatto per allestimenti e versioni speciali, come, ad esempio, ribaltabili anche trilaterali, piattaforme aeree, veicoli pronto intervento e antincendio.



La presenza del generoso cassone con pratica sponda posteriore ribaltabile indica che ci troviamo di fronte a un pick up che ben si presta a un utilizzo polivalente e quindi non esclusivamente professionale.

Gli interni non sono per niente spartani, anche se improntati a criteri funzionali e pratici. I comandi essenziali sono tutti a portata di mano. La postazione di guida rialzata consente un'ottima visibilità.

OPEL / Meno consumi, più sicurezza e comfort per l'ammiraglia con il blitz

Movano non smette mai di sorprendere



vi costituiscono una imprescindibile priorità.

Il motore 2.3 CDTI da 74 kW/100 cv e 92 kW/125 cv, fornito di serie con cambio manuale a sei velocità, è stato oggetto di numerosi perfezionamenti. In Italia, a partire dal prossimo autunno, modifiche alla pompa dell'olio e a quella dello sterzo, all'olio del cambio e ai sistemi di controllo elettrico, insieme ai pneumatici a bassa resistenza al rotolamento contribuiranno a ridurre in maniera significativa consumi ed emissioni di anidride carbonica con qualsiasi propulsore, trazione e carrozzeria. Per esempio, con Movano da 100 cv o 125 cv a trazione anteriore in versione furgone L1H2 (5.048 mm di lunghezza, 2.496 mm di altezza) i consumi e le emissioni di CO2 vengono ridotti del 9 per cento rispetto a quelli odierni già contenuti a soli 7,8 litri/100 chilometri e 205 g/km.

QUALITÀ NEL TRASPORTO PASSEGGERI

Miglioramenti analoghi si sono ottenuti anche nella versione trasporto passeggeri (Combi) a trazione anteriore e 9 posti L1H1 (5.048 mm di lunghezza, 2.307 mm di altezza) che ora vanta una riduzione del 7 per cento di consumi ed emissioni di CO2 (190 g/km, 7,2 litri/100 km) rispetto al modello precedente, in entrambe le versioni da 100 e 125 cv.

Per quanto riguarda comfort e sicurezza a bordo, tutti i siste-

mi di infotainment saranno dotati dal prossimo autunno di vivavoce Bluetooth e porta USB. Ciò significa che chi guida Movano e vuole utilizzare il cellulare durante gli spostamenti può farlo in maniera sicura, senza impegnare le mani; senza contare che è possibile ascoltare e comandare i lettori Mp3 attraverso la presa USB. Questa funzione è disponibile di serie su tutte le versioni del Movano. Inoltre, due delle radio in offerta sono ora dotate di schermo di facile lettura e utilizzo, posizionato al centro del quadro strumenti, ed è possibile navigare tra i vari menu di infotainment con manopole a rotazione e pulsanti, mentre il modello CD15 BT USB e l'impianto top di gamma (CD35 BT USB) hanno comandi montati sullo sterzo, per non dover staccare mai le mani dal volante. La radio al vertice della gamma è dotata anche di uno schermo di sicurezza per un maggiore comfort, in modo da non doversi piegare ogni volta per raggiungere il dispositivo, con un miglioramento significativo in termini di sicurezza, nonché di navigatore TomTom con scheda SD, disponibile a richiesta. Nel 2011 le vendite di Opel Movano sono aumentate addirittura del 70 per cento grazie al contributo di tutti i mercati principali in cui il veicolo viene commercializzato: Italia, Germania, Regno Unito, Francia, Belgio e Paesi Bassi. Da Rüsselsheim prevedono un ulteriore aumento delle vendite nel 2012.

GRAZIE AI NUMEROSI MIGLIORAMENTI APPORTATI AI MOTORI E AI SISTEMI DI INFOTAINMENT, IL RE DEI VEICOLI DA LAVORO OPEL FA UN PASSO IN AVANTI PER SODDISFARE ANCORA DI PIÙ E MEGLIO LA CLIENTELA PROFESSIONALE. IL DATO PIÙ SORPRENDENTE RIGUARDA I CONSUMI E LE EMISSIONI DI CO2, RIDOTTI FINO AL 9 PER CENTO IN MENO.

Paolo Romani

RÜSSELSHEIM - Fino al 9 per cento in meno di consumi e di emissioni di CO2. In tempi di crisi e di corsa al risparmio, specie sui costi del carburante, sempre più alle stelle, Opel Movano non resta fermo a guardare. L'ammiraglia dei veicoli commerciali del marchio tedesco adesso consuma meno ma non solo: è anche più sicuro e più confortevole. Tutto questo grazie ai numerosi migliora-

menti apportati ai motori e ai sistemi d'infotainment.

Dunque, la maggioranza dei clienti professionali, che trascorrono l'intera giornata di lavoro con il proprio veicolo, possono ora usufruire di un Movano dotato di equipaggiamenti superiori e in grado di fungere da vero e proprio ufficio mobile. Inoltre, i consumi sono i più bassi di sempre e questo è un fattore fondamentale per chi possiede e gestisce un'azienda, dove i costi operati-



In Italia, a partire dal prossimo autunno, modifiche alla pompa dell'olio e a quella dello sterzo, all'olio del cambio e ai sistemi di controllo elettrico, insieme ai pneumatici a bassa resistenza al rotolamento contribuiranno a ridurre in maniera significativa consumi ed emissioni di CO2 del **Movano**.

MOVANO AL CENTRO DELLA STRATEGIA DI OPEL NEL SEGMENTO DEI VEICOLI COMMERCIALI

Quando la versatilità è davvero senza confini



RÜSSELSHEIM - Il debutto della seconda generazione del versatile furgone Movano ha segnato l'avvio di una nuova strategia per Opel volta a rafforzare ed espandere la sua gamma di veicoli

commerciali, con l'obiettivo di aumentare la propria presenza in un settore dove possiede una grande tradizione e ha dimostrato grande competenza. Movano offre la gamma più ampia di versioni sul mercato dei veicoli commerciali, con un modello per ogni utilizzo.

La gamma comprende versioni furgone (disponibili in quattro lunghezze e tre altezze), trasporto passeggeri, pianale, telaio a cabina singola o doppia, oltre a una serie completa di allestimenti realizzati in stabilimento: cassone fisso e ribaltabile, furgonatura gran volume e bus 7 posti. L'area di carico può superare i quattro metri in lunghezza massima e la volumetria arriva fino a 17 metri cubi nel modello L4. L'ultima generazione del Movano comprende anche versioni a trazione posteriore, disponibili con ruote posteriori singole e gemellate. La massa complessiva arriva fino a 4,5 tonnellate e la portata massima fino a 2,5 tonnellate. Movano è anche un valido veicolo da traino, in grado di rimorchiare fino a 3 tonnellate.

L'ammiraglia dei commerciali Opel offre tec-

nologie innovative, funzionalità ottimali ed economia. La cabina si distingue per i materiali e le superfici resistenti e di qualità elevata, l'ottima visibilità in qualsiasi direzione, e una serie di pratici scomparti. I sedili regolabili in diverse direzioni e il piantone dello sterzo regolabile in altezza consentono a chiunque di guidare con la massima comodità. Accanto a capacità e dimensioni, ergonomia e funzionalità sono infatti parametri vitali nel mondo dei grandi furgoni.

L'angolo di apertura standard delle porte posteriori è di 180 gradi, mentre la versione a 270 gradi è a richiesta. La porta laterale scorrevole di serie ha un'altezza massima di 1.780 mm e una larghezza massima di 1.270 mm, consentendo così il carico laterale di pedane normalizzate (Europallet). L'ampia apertura dei portelloni posteriori (1.580 mm) e l'altezza massima di 1.820 mm, insieme a un aumento della larghezza tra i passaruota (1.380 mm) facilitano le operazioni di carico, mentre le fiancate dalle linee rette garantiscono la massima efficienza nell'uso dello spazio.

TATA MOTORS

CYRUS PALLONJI MISTRY DIRETTORE DEL CDA

Salerno - Novità di rilievo nell'organigramma di Tata Motors, marchio indiano commercializzato nel nostro Paese dalla Melian Italia di Salerno, in provincia di Bolzano. **Cyrus Pallonji Mistry**, Vice presidente di Tata Sons, è stato nominato Direttore del Consiglio di Amministrazione di Tata Motors. Di Tata Sons, Mistry è



dal 2006 Direttore e dal novembre 2011 Vice presidente. Nel Gruppo Tata, Tata Sons figura come promotrice di tutte le società del colosso indiano, delle quali detiene la maggioranza delle azioni. Mistry ricopre inoltre un importante ruolo proprio all'interno della galassia Tata: è infatti Direttore di Tata Industries, Tata Steel, Tata Power Company, Tata Teleservices e Tata Consultancy Services. Designato come successore di Ratan Tata alla guida del Gruppo, Cyrus Pallonji Mistry si è laureato in Ingegneria civile all'Imperial College di Londra e ha conseguito il master in Scienze dell'Amministrazione presso la London Business School.

MERCEDES-BENZ / Sarà svelato al pubblico a settembre e intanto emergono nuove curiosità

Citan pronto a sfondare



DEDICATO AL SEGMENTO DELLE CONSEGNE URBANE, NASCE SIN DAL PROGETTO INIZIALE COME VEICOLO COMMERCIALE. FRUTTO DELLA PARTNERSHIP CON RENAULT, NELLA PRIMA FASE ARRIVERÀ SUI MERCATI DI EUROPA, SVIZZERA, NORVEGIA, TURCHIA E AUSTRALIA.

Massimiliano Campanella

STOCCARDA - Potente ma con dimensioni compatte che lo rendono particolarmente adatto per l'uso in città, per la prima volta Mercedes-Benz nel suo portafoglio furgoni dispone di un veicolo dedicato alle consegne in ambiente urbano. Una novità particolarmente attesa dal mercato, che ha suscitato interesse ma anche il desiderio di saperne di più. Com'è nella sua tradizione, la Stella svela gradualmente l'intera capacità dei suoi cavalli di battaglia. E così del nuovo Citan si vanno definendo poco a poco le caratteristiche con le quali il nuovo nato, con la sua impressionante qualità e dinamica di guida, sicurezza esemplare ed economia e un elevato livello di versatilità e robustezza, si appresta a irrompere nel competitivo mercato dei van professionali.

APPUNTAMENTO TRA DUE MESI

Sarà svelato al pubblico per la prima volta a settembre all'IAA Commercial Vehicle Show di Hannover, ma si comincia a intuire quali saranno le armi a sua disposizione per battere la concorrenza: grazie alla sua versatilità e adattabilità, Mercedes-Benz Citan soddisfa una vasta gamma di applicazioni commerciali. Basato su un furgone da consegna urbana (ma la classificazione delle diverse varianti deve ancora essere completata) è disponibile in tre diverse lunghezze: 3,94 m, 4,32 m e 4,71 m. Progettato per i trasportatori commerciali, Citan è offerto in furgone, Kombi o a uso misto, il che rende il veicolo ottimale per le consegne urbane. Il furgone può essere utilizzato per trasporto merci, come veicolo di riparazione o di servizio. Le varie opzioni di personalizzazione che offre lo rende attraente per professionisti in settori di attività diverse.

Il Citan può essere usato pri-

vatamente e la versione Kombi può essere registrata come auto da passeggeri. Tuttavia, il modello sarà generalmente posizionato come un veicolo commerciale e dovrà quindi avere come obiettivo in primo luogo la soddisfazione delle esigenze dei professionisti del trasporto. Insomma, essendo posizionato in gamma come veicolo commerciale, al momento non rientra nella strategia del Gruppo Daimler offrire una variante per uso privato. Il management della Stella sta valutando se è opportuno aggiungere nella gamma una versione a sette posti. Nessun pacchetto taxi è disponibile ex fabbrica. Tuttavia, le modifiche necessarie per convertire il Citan in un taxi possono essere intraprese presso allestitori specializzati.

Costruito nello stabilimento Renault di Maubeuge, in Francia, Mercedes-Benz Citan è frutto della nuova collaborazione della Casa della Stella con quella della Losanga: Renault ha una vasta esperienza di furgoni di piccole dimensioni. Daimler ritiene di trarre vantaggio da questa esperienza, al tempo stesso assicurando una chiara differenziazione del prodotto. Ciò significa: qualità del prodotto targata Mercedes-

Benz, design indipendente, la filosofia tipica Mercedes quanto al funzionamento del veicolo, ingegneria e sicurezza tipiche di Mercedes-Benz. Circa 300 dipendenti da varie unità sono stati coinvolti nello sviluppo del Citan, Testing Design, Testing-Endurance, Motore-Powertrain, interno, esterno, telaio, sistemi di controllo elettronico e diagnosi. Tutto ciò al fine di raggiungere la sopra menzionata differenziazione chiara del prodotto. Dopo il Citan dalla collaborazione sui mo-

tori con Renault-Nissan nascerà una partnership per lo sviluppo congiunto di una nuova compatta tre e quattro cilindri e motori per i veicoli piccoli e compatti.

OPZIONE VERSIONE ELETTRICA

Quanto ai combustibili alternativi, Mercedes-Benz Vans è ben nota per la sua competenza in tutte le varianti dei sistemi di guida. Un esempio è il Vito E-Cell. I dirigenti della Stella sta-

valutando se sia opportuno includere nella linea di prodotti un Citan completamente elettrico. Questo richiederà un certo tempo, tuttavia se le istanze dei piccoli trasportatori andranno in quella direzione il costruttore di Stoccarda farà la sua parte. Insieme con la robustezza e le prestazioni, la sostenibilità è uno dei più importanti requisiti per applicazioni urbane. Intanto è disponibile per il veicolo il pacchetto BlueEfficiency, che offre un eccezionale risparmio di carburante, nonché una grande durata e longevità, che ne fanno un pioniere nel suo segmento.

Poiché anche l'occhio vuole la sua parte, ad Hannover un modello Citan si presentava con un'inusuale veste color arancio. Mercedes-Benz offrirà molti colori attraenti per il Citan, come già fatto con Vito e Sprinter. Si inizierà con 12 colori standard, sei colori solidi e sei metallici, ma Orange è una vernice speciale e come tale non sarà disponibile come colore standard.

Gli ingegneri Mercedes-Benz hanno ottimizzato il concetto Citan in conformità con gli standard Mercedes-Benz che garantiscono maneggevolezza, agilità, funzionalità e sicurezza. Un esempio? Sia Sprinter che Vito hanno il serbatoio del carburante sul lato sinistro. Anche Citan, come tutte le unità Mercedes-

Benz Vans, ha il serbatoio sulla sinistra. Un altro esempio? È possibile disattivare il sistema ESP, che però in condizioni di guida pericolose si attiva automaticamente. Una versione telaio lungo e tetto alto? Su questi aspetti maggiori dettagli arriveranno in seguito. In questa prima fase sono poche le informazioni specifiche sul prodotto, ma l'obiettivo è chiaro, Mercedes-Benz intende offrire ai trasportatori commerciali esattamente ciò di cui hanno bisogno: tre lunghezze di passo, ovvero una versione compatta (lunghezza del veicolo: 3.937 mm), 2.313 mm d'interasse, una versione lunga (lunghezza del veicolo: 4.321 mm), 2.697 mm d'interasse; una versione extralunga (lunghezza del veicolo: 4.705 mm), 3.081 mm d'interasse. La dotazione standard varia da Paese a Paese. Di certo c'è che al momento nei piani strategici del Gruppo Daimler non è prevista la trazione integrale nei mercati europei.

PREZZO COMPETITIVO

Anche sul prezzo la Stella non si sbilancia. Non è ancora stato fissato un prezzo finale, ma il management assicura che sarà estremamente competitivo. Il mercato dei piccoli furgoni sta crescendo molto rapidamente. Attorno alla metà degli anni Novanta era ancora un segmento di nicchia, oggi il mercato ha un volume di circa 700mila unità. È possibile supporre che il marchio Mercedes-Benz acquisirà una quota solida di questo mercato. L'obiettivo della Stella? Raggiungere una quota del 4-5 per cento.

Rispetto al Vaneo la differenza è sostanziale. Il Vaneo è basato su un concetto di autovettura e senza troppa convinzione Mercedes-Benz Vans ha posizionato il modello tra l'autovettura e i segmenti van. Non c'è assolutamente confronto col Citan, che è un furgone a pieno titolo, progettato fin dall'inizio come mezzo appartenente puramente alla categoria dei veicoli commerciali. Poiché il Citan è un membro della famiglia Mercedes-Benz Vans, il periodo di garanzia sarà basato su quelli per i modelli esistenti (due anni per Vito e Sprinter).

I piani attuali prevedono il suo arrivo sui mercati dei Paesi dell'UE-27, così come in Svizzera, Norvegia, Turchia e Australia. Ma è in discussione la possibilità di vendere il modello in altri paesi. Incorporando gli standard tipici Mercedes e la competenza van del marchio, Citan infonderà nuova vita al segmento urbano dei veicoli da consegna. Le armi a sua disposizione per aggredire il mercato ci sono tutte: qualità, versatilità, e robustezza.

Ci sarà anche una variante cinque posti con divanetto posteriore ribaltabile, rete di partizione che separa il vano di carico e due porte scorrevoli. Altro disegno di base Kombi Citan, che è anche una vettura a cinque posti con divanetto posteriore ribaltabile e porte scorrevoli su entrambi i lati opzionali, ma questa volta con un passo lungo. A seconda del modello, ci sono anche tre pesi diversi che vanno fino ad un massimo peso totale di 2.200 kg. Mercedes-Benz fornirà il Citan con un ampio portellone e scaletta per il furgone per facilitare il trasporto di oggetti particolarmente lunghi.



Costruito nello stabilimento Renault di Maubeuge, in Francia, Citan è frutto della nuova collaborazione di Mercedes-Benz con Renault. Questa vanta una vasta esperienza di furgoni di piccole dimensioni di cui Daimler ritiene di poter trarre vantaggio assicurando nel contempo una chiara differenziazione del prodotto.

CARATTERISTICO ASPETTO CON CALANDRA PROMINENTE

Dotazioni di sicurezza complete in linea con la tradizione

STOCCARDA - Come in ogni veicolo Mercedes-Benz, la sicurezza gioca un ruolo importante anche nel nuovo Citan. Il furgone per le consegne urbane viene fornito con l'ESP (Electronic Stability Program) di serie, che prende in considerazione il carico del veicolo. Questo innovativo sistema dinamico di controllo di gestione nel nuovo Citan combina le funzioni anti-bloccaggio del sistema frenante ABS, VDC (Vehicle Dynamic Control) e TCS (Traction Control System). Troviamo inoltre l'ASR (regolazione antislittamento), fino a sei airbag di serie a bordo, start-off Assist, luci di marcia diurna, cinture di sicurezza regolabili in altezza, pretensionatori e limitatori della forza di ritenuta per il conducente e il passeggero anteriore; sono di serie un promemoria cintura di sicurezza e airbag guidatore.

Tra le altre caratteristiche standard, Kombi Citan (con omologazione M1) ha inoltre un airbag frontale lato pas-

seggero, windowbag e sidebag per il torace per guidatore e passeggero anteriore. Nel furgone, una parete divisoria completa protegge guidatore e passeggero anteriore da carichi di scorrimento o ribaltamento. Esistono anelli nella parte posteriore per il fissaggio del carico. Un pavimento di plastica impedisce che elementi taglienti danneggino il corpo nel vano di carico.

Mercedes-Benz Citan è immediatamente riconoscibile come un Mercedes-Benz, grazie al look del marchio caratteristico del veicolo. La stella cromata, firma del marchio, è impostata contro la prominente griglia del radiatore a tre lamelle. Impressionanti i fari audaci e pronunciati a forma di V sul cofano con i bordi ben definiti.

La forma trapezoidale della presa d'aria nel paraurti sottolinea larghezza e l'impressione di potenza di Mercedes-Benz Citan.

IVECO E FPT INDUSTRIAL

TRE NUOVI SERVIZI
DI NAVETTA
PER I DIPENDENTI

TORINO - Per i dipendenti Iveco e FPT Industrial del comprensorio di Torino è oggi più semplice raggiungere il luogo di lavoro. Per chi ogni giorno si reca nell'area industriale compresa tra Via Puglia, Lungo Stura Lazio, Strada Cascinette e Strada Settimo sono attivi tre nuovi servizi privati di navetta, riservati e gratuiti per i dipendenti, che rafforzano le linee già attive del trasporto pubblico locale. Le prime due navette, le linee Park Stura Verde e Arancio, collegano le porte d'ingresso del comprensorio con le principali direttrici del trasporto pubblico locale, in particolare le fermate della linea 4 su Corso Giulio Cesare e lo scalo ferroviario di Stazione Stura. La terza navetta, invece, la linea Blu, favorisce gli spostamenti lungo il perimetro dell'area industriale, percorrendo un circuito che comprende otto fermate, una per ingresso, e due di raccordo con la linea 4 su Corso Giulio Cesare. Le corse delle prime due linee sono attive nella fascia oraria di entrata e di uscita dei dipendenti; la terza, invece, effettua numerosi passaggi nella fascia centrale della giornata per agevolare gli spostamenti dei dipendenti all'interno del comprensorio. Il servizio è disponibile da inizio giugno fino alla fine di ottobre, periodo durante il quale Iveco e FPT Industrial raccoglieranno suggerimenti al fine di ottimizzarlo e renderlo maggiormente fruibile. L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto "Easygo-Muoversi con Intelligenza", che prevede il miglioramento degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti. Il comprensorio Iveco-FPT Industrial di Torino è uno dei principali poli industriali del capoluogo piemontese: si estende su un perimetro di 5,7 km, in un'area totale di circa 1,2 km quadrati, e conta oggi oltre 5 mila dipendenti, ai quali si aggiungono centinaia di visitatori giornalieri. Nell'ambito di Easygo, oltre alle navette è a disposizione di tutti i dipendenti un servizio di car pooling, che favorisce la condivisione della vettura con i colleghi di lavoro. Il servizio è già disponibile in tutti gli stabilimenti Iveco di Bolzano, Brescia, Piacenza e Suzzara e nella sede di Torino.

IVECO IRISBUS / Sarà il pullman ufficiale della Nazionale alle qualificazioni di Brasile 2014

Portabandiera Magelys PRO

IVECO IRISBUS HA MESSO A DISPOSIZIONE IL MAGELYS PRO DA 12,8 M E 50 POSTI DELLA NAZIONALE ITALIANA DI CALCIO FINO AL 2014; IL VEICOLO HA GIÀ FATTO E FARÀ DA SUPPORTO ALLA SQUADRA IN DUE IMPORTANTI APPUNTAMENTI CALCISTICI: GLI EUROPEI 2012 DA POCO TERMINATI E GLI INCONTRI DI QUALIFICAZIONE AI MONDIALI IN BRASILE DEL 2014.

Giancarlo Toscano

TORINO - Ha portato in trionfo per le vie di Torino i giocatori della Juventus campione d'Italia, ma non solo. Iveco Irisbus è di nuovo in prima fila al fian-

co dello sport. E se la Vecchia Signora ha festeggiato il suo 30esimo scudetto sul tetto di un CityClass Open Top, la Nazionale italiana di calcio impegnata nei recentissimi Europei 2012 sui campi di gioco di Po-

lonia e Ucraina si è spostata a bordo di un elegante e "griffato d'azzurro" Magelys PRO.

Iveco Irisbus fornisce il "Pullman Ufficiale" della Nazionale italiana di calcio fino al 2014; il veicolo ha già fatto e farà da supporto alla squadra in due importanti appuntamenti calcistici: gli Europei 2012 da poco terminati e le qualificazioni ai Mondiali che si disputeranno in Brasile nel 2014.

La partnership è stata ufficializzata presso il Centro Tecnico di Coverciano. Andrea Bucci, General Manager di Iveco Mercato Italia, ha consegnato le chiavi del Magelys

PRO a Demetrio Albertini, Vicepresidente della Figc, la Federazione italiana giuoco calcio, e già capo delegazione della Nazionale agli europei. Il pullman ha trasportato la squadra e lo staff della Nazionale da Coverciano alle sedi degli incontri che si sono disputati in Italia e presso gli aeroporti di partenza per le città in cui si sono svolte le partite all'estero. Il Magelys PRO 12,8 m e 50 posti è dotato di motore Cursor 10 Euro 5 da 380 cv. Internamente, il veicolo è equipaggiato con tutti i comfort, tra cui un impianto audio-video di ultima generazione e

connettività Wi-Fi. Nei periodi in cui non viene utilizzato dalla squadra, il pullman è esposto al Fiat Industrial Village, a Torino.

L'avventura degli Azzurri agli Europei di calcio 2012 era iniziata il 5 giugno quando la delegazione italiana è partita alla volta della Polonia, sede del ritiro europeo: Iveco sosterrà anche in futuro la Nazionale, confermando ancora una volta la propria forte vocazione per il mondo dello sport e legando la propria presenza a momenti di grande emozione che coinvolgono l'intera nazione.



Andrea Bucci, General Manager di Iveco Mercato Italia (a sinistra) e Demetrio Albertini, Vicepresidente della Figc e capo delegazione della Nazionale agli ultimi Europei.

MAGELYS PRO E CITYCLASS OPEN TOP CAMPIONI DEL VIAGGIO DI CLASSE

Pullman per sportivi e turisti in cerca di emozioni



TORINO - Disponibile in tre lunghezze (12,20 metri, 12,80 m e 13,80 m) e in due altezze (3,62 m e 3,81 m), la famiglia Magelys si è arricchita lo scorso anno della versione Turismo denominata Magelys PRO. Con questo nuovo modello, Iveco

Irisbus punta a una quota importante nel settore degli autobus turistici polivalenti, dove si concentra in Europa la domanda più forte del mercato. Magelys PRO rivendica orgogliosamente i suoi legami con Magelys HD, di cui riprende, pur con qualche leggera differenza, quello styling inimitabile che ha saputo conquistare i professionisti del trasporto fin dal suo lancio al Salone Busworld di Courtrai nell'ottobre 2007.

E per un'esperienza di viaggio serena, Magelys PRO, progettato nel rispetto delle normative europee più severe in materia di sicurezza, offre il vantaggio di una carrozzeria robusta che garantisce una zona di sopravvivenza in caso di ribaltamento, un impianto frenante potente basato sull'utilizzo dei sistemi ABS (antibloccaggio ruote), ASR (antipattinaggio ruote), EBS (frenatura elettronica con riduzione della distanza di frenata) e ESP (correzione della traiettoria). Magelys PRO è equipaggiato con un motore Iveco Cursor 10 Euro 5 da 380 cv di potenza massima, cambio ZF 6S 1600 (in optional la configurazione 450 cv con ZF AS-Tronic), per una coppia elevata anche a bassi regimi. Non meno intrigante il CityClass Open Top che ha accompagnato in trionfo giocatori e staff della Juventus dopo la conquista dello scudetto del Campionato di calcio di Serie A. Anche in questo caso, il pullman era griffato in modo adeguato, con una livrea personalizzata con i colori della Vecchia Signora. Autobus a due piani nato per

servizi turistici, dal pianale "ribassato" e con la pedana elettrica sulla porta centrale che consentono a tutti una facile accessibilità a bordo, l'Open Top di Irisbus è già impiegato quotidianamente per le visite turistiche a Roma.

Il pullman dispone di due piani di cui l'ultimo scoperto, così da permettere ai turisti di ammirare le bellezze architettoniche e monumentali della Capitale da una posizione rialzata e priva di ostacoli visivi. I veicoli a due piani scoperti sono infatti ritenuti i mezzi più adatti a questo scopo. Sono molte le capitali europee che hanno scelto questa tipologia di autobus per effettuare visite turistiche itineranti. Di colore rosso, il CityClass Open Top in circolazione per le strade dell'Urbe ricorda i tradizionali mezzi pubblici londinesi e fa parte della flotta di 22 CityClass Open Top che dal 2004 sono in servizio presso la società di trasporto Trambus Open, che gestisce i servizi turistici di Roma e con la cui collaborazione Irisbus ha sviluppato il CityClass scoperto carrozzato a due piani. Per questo impiego specifico sono state applicate le necessarie integrazioni meccaniche, anche per quanto riguarda la certificazione secondo le direttive europee.

Nel luglio 2006 era stato ancora un CityClass Open Top, rivestito di blu e con i simboli della Nazionale di calcio, a portare in trionfo al Circo Massimo di Roma i 23 Campioni del Mondo insieme al Ct Marcello Lippi.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE / A Madrid il 5 per cento della flotta è a metano

La Spagna dà l'esempio

Lino Sinari

MADRID - In Italia il rinnovo del parco mezzi delle aziende di Tpl stenta a decollare. Ci sono però debite eccezioni: cittadine, di medie dimensioni, che gradualmente stanno investendo sulla flotta, scegliendo trazioni alternative o comunque veicoli dalla moderna tecnologia, che consentono un deciso risparmio sui consumi e la netta riduzione delle emissioni. C'è chi sceglie l'ibrido, chi punta decisamente sull'elettrico al cento per cento, ma la scelta delle aziende che gestiscono i servizi di linea nelle città italiane medio piccole di frequente cade sui mezzi a metano. Il perché è presto spiegato: 100 chilometri percorsi con un bus a metano costano 20 euro. Fatti due conti, utilizzando i bus a metano le aziende di Tpl possono risparmiare circa il 30 per cento sulla spesa del carburante.

ECCEZIONI ITALIANE

Ai primi dell'anno in corso in quel di Vicenza AIM Mobilità ha deciso di mettere in servizio sulla rete urbana tre nuovi autobus Irisbus Citelis da 12 metri, alimentati a metano, in aggiunta ai sei che già aveva nel parco mezzi. A Cesena quattro i bus a metano messi in strada quest'estate, nell'ambito di un vasto piano di razionalizzazione del trasporto. In primavera, a Palermo, AMAT ha immesso in servizio i primi nuovi bus a metano, anch'essi Citelis di Iveco Irisbus.

Debite eccezioni italiane, dicevamo. Già perché se ci si sposta nel Continente leggermente verso ovest c'è una città che ha fatto del metano la quintessenza di un'autentica rivoluzione nel Tpl. È Madrid, che già nel marzo 2011 presentava i primi 15 veicoli alimentati a gas naturale BredaMenariniBus Vivacity+ C CNG acquistati dalla EMT, azienda che ha in gestione i servizi di linea nella capitale spagnola. Gli autobus sono caratterizzati da basse emissioni inquinanti e acustiche e grazie alla loro compattezza (8 metri) risultano particolarmente versatili e manovrabili. Ai tempi il Sindaco della città era Alberto Ruiz Gallardon, quest'anno al suo posto troviamo Ana Botella. Ma sul metano non si discute: la linea è quella della continuità, tant'è che oggi il 25 per cento della flotta a disposizione del Comune di



UN QUARTO DEI VEICOLI COMUNALI CHE CIRCOLANO NELLA CAPITALE IBERICA SONO ALIMENTATI IN MODO NATURALE, DAGLI AUTOBUS AI CAMION PER LA RACCOLTA DEI RIFIUTI URBANI.

Madrid è composta da veicoli alimentati a metano. Questa percentuale corrisponde a 1.104 veicoli a metano: di questi 671 sono autobus di EMT, la società di trasporto pubblico locale che opera nella capitale spagnola, 418 sono veicoli per la raccolta dei rifiuti e 15 sono gru.

A rendere noti questi dati è l'Osservatorio Metanauto, centro bolognese di ricerca sul metano per autotrazione. Negli ultimi anni, per favorire l'adozione di veicoli a metano, il Comune di Madrid ha implementato la rete di distributori di questo carburante, rete che raggiungerà presto quota 16 stazioni di rifornimento (di cui sette aperte al pubblico). "L'installazione di nuovi distributori - ha dichiarato a questo proposito il Sindaco Botella - faciliterà l'adozione di veicoli a metano, sia per le istituzioni, sia

per le aziende sia per i privati cittadini". E non è tutto: l'investimento sul rinnovo del parco e per una flotta più rispettosa di consumi e ambiente prosegue. La prima cittadina della capitale spagnola ha annunciato che nell'ambito del piano per migliorare la qualità dell'aria a Madrid è prevista la sostituzione di 235 autobus diesel con altrettanti autobus a metano.

Gli autobus della EMT (az-



zurri e rossi) prestano servizio all'interno della città di Madrid 365 giorni l'anno ed è possibile viaggiare su di essi 24 ore su 24.

ESPERIENZA INTERESSANTE

Con l'utilizzo di bus a metano il risparmio in termini di minor consumo e aria più salubre è garantito. "Quella di Madrid - sottolinea Dante Natali, a capo dell'Osservatorio Metanauto e Presidente di Federmetano - è un'esperienza molto interessante, che testimonia come in tutto il mondo il metano si stia affermando sempre di più come carburante ecologico su cui puntare per migliorare la qualità dell'aria, soprattutto nei centri cittadini. L'Italia ha tradizionalmente un ruolo di prima fila nello sviluppo del metano per autotrazione, che nel nostro Paese può contare su una rete di distribuzione diffusa a livello nazionale e composta da quasi 900 punti di rifornimento. I veicoli a metano, comunque, rappresentano oggi solo l'1,8 per cento sul totale del parco di autoveicoli circolanti nel nostro Paese: come si vede c'è spazio per un'ulteriore crescita dell'uso di metano, crescita che apporterebbe importanti benefici in termini di riduzione delle emissioni di sostanze nocive".

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE / Intervento dell'Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia

"Liberalizzare sì, ma piano"

PER RAFFAELE CATTANEO OCCORRE IMPEDIRE "RISCHIOSE ACCELERAZIONI CHE FAVORIREBBERO GLI OPERATORI STRANIERI".

MILANO - "Una liberalizzazione al mese toglie le lobby dalle spese" si diceva, scherzando ma non troppo, negli ambienti politici vicini alla maggioranza che sostiene il Governo di Mario Monti, quando si è iniziato a parlare di liberalizzare le municipalizzate, i trasporti pubblici locali e altri servizi della pubblica amministrazione. I detrattori del Professore-Capo del Governo sostengono che la liberalizzazione del trasporto pubblico locale non serve a nulla, perché i servizi essenziali devono rimanere in mano a un ente pubblico. Ma ormai da mesi le liberalizzazioni sembrano essere il nuovo dogma dell'Italia. Un dato è certo e inoppugnabile: nel settore dei pullman, liberalizzazione e innovazione rappresentano due strumenti che, considerata la sempre più scarsa disponibilità di risorse pubbliche, potrebbero ridare fiato e vitalità a un settore che vive anni di stagnazione, iniziati ben prima della crisi economica globale.

L'accordo tra Governo e Regioni per il patto per la razionalizzazione e la maggiore efficienza del Tpl è ancora in alto mare e sull'argomento infuria il dibattito. Al convegno "Gare e patto per il trasporto pubblico locale", organizzato da Federmobilità a Palazzo Isimbardi (presente anche l'Assessore ai Trasporti della Provincia di Milano Giovanni De Nicola) è intervenuto l'Assessore a Infrastrut-



ture e Mobilità della Regione Lombardia Raffaele Cattaneo, secondo il quale le liberalizzazioni sono giuste e vanno fatte in fretta, per carità, ma senza accelerare. "La liberalizzazione nel trasporto pubblico locale - ha detto l'Assessore Cattaneo - è una strada da intraprendere, ma con gradualità, facendo prima crescere gli operatori italiani, altrimenti si rischia di passare da un monopolio nazionale a un monopolio europeo, con le imprese italiane tagliate

fuori. Bene la liberalizzazione del Tpl e l'evoluzione verso un sistema di mercato - ha affermato Cattaneo - ma dobbiamo sempre tener conto che il settore ha bisogno di contributi pubblici". L'Assessore ha poi richiamato al "rischio" per il sistema in caso di "accelerazione eccessiva sul fronte gare" e cioè quello di arrivare a un controllo quasi esclusivo da parte degli operatori stranieri, più all'avanguardia rispetto a quelli italiani. "Bisogna aiutare i nostri operatori a crescere in modo che possano partecipare alle gare, altrimenti si consegna la gestione a operatori stranieri", ha concluso l'Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia.



Il Vivacity a metano della BredaMenariniBus è parte integrante della flotta di mezzi per il trasporto pubblico in circolazione a Madrid.

MERCEDES-BENZ / Già circola sulle strade di Wiesbaden il primo Citaro Euro 6

Dal passato al futuro

PRIMO AUTOBUS URBANO DI SERIE AL MONDO
CONFORME ALLA SEVERA NORMATIVA
ANTINQUINAMENTO, È IL BUS PIÙ PULITO CON
ALIMENTAZIONE DIESEL. IL SEGRETO STA TUTTO NEI
NUOVI MOTORI, COMPLETAMENTE RIPROGETTATI.

garantito, così come la curiosità di cittadini e passanti.

Con una passeggiata a bordo della funicolare Neroberg lasciamo alle spalle la storia e, restando in casa ESWE, passiamo al presente e al futuro. Presentato 15 anni

unità nel mondo e dalla fine del 2011 alcune flotte di Citaro rappresentano un'autentica sfida: da Dubai a Singapore Mercedes-Benz ha inviato le sue truppe in grado di dimostrare di essere pronti a tutto, anche a condizioni climatiche

mente il suo vantaggio rispetto ai competitor. Si tratta del primo autobus di linea che viene fin da ora costruito e consegnato con motori di serie conformi alla normativa Euro 6. Pertanto il Citaro è l'autobus di linea con alimentazione diesel più pulito. Inoltre una serie di interventi innovativi riducono il consumo di carburante e le emissioni di CO₂, compensando i pesi addizionali del motore.

Con Citaro Euro 6 Merce-

rio. Al tempo stesso, quasi tutte le legislazioni europee prevedono l'erogazione di incentivi economici legati all'attuazione della nuova norma.

BlueEfficiency Power è il nome delle serie di motori riprogettati del Citaro Mercedes-Benz, costituita dai sei cilindri in linea OM 936 con una cilindrata di 7.7 litri e dall'OM 470 da 10.7 litri. Entrambi i motori, in tutte le varianti di potenza, sono conformi di serie alla norma Euro 6. Hanno in comune inoltre un'elevata redditività dovuta alla lunga durata, ai bassi consumi di carburante, di AdBlue e di olio motore, nonché ai lunghi intervalli di manutenzione per il filtro antiparticolato che nel Citaro ammontano a 120mila km o a due anni.

PRESTAZIONI CONVINCENTI

A bordo, dalla stazione bus fino alle sponde del Reno e ritorno, i nuovi motori convincono per la ripresa spontanea e la straordinaria erogazione di potenza, abbinate nel contempo a un elevato comfort di marcia. Inoltre, le strutture portanti del Citaro sono state configurate anche secondo criteri acustici, per esempio mediante una costruzione rigida dell'ossatura che isola i rumori e le vibrazioni. La coppia elevata già a regimi molto bassi assicura un'erogazione della potenza piena e a basso consumo già appena al di sopra del regime di minimo. Ciò significa una buona capacità di accelerazione nelle partenze alle fermate e al semaforo. Al tempo stesso i punti d'innesto del cambio automatico possono avvenire ai regimi inferiori, a tutto vantaggio del consumo di carburante.

A causa delle grintose caratteristiche di potenza, in quasi tutti i casi i progettisti hanno potuto realizzare rapporti finali più lunghi rispetto a quanto avveniva con i motori finora utilizzati. Oltre a essere percepita dall'autista, questa nuova caratteristica dei motori viene anche evidenziata a livello visivo: la zona verde del contagiri che contrassegna il settore di marcia con consumi particolarmente bassi nel Citaro inizia già a 900 giri/min.

Complessivamente, a causa del livello di regime inferiore, il nuovo Citaro Euro 6 presenta non solo consumi ulteriormente ridotti, ma è anche più silenzioso e soggettivamente più piacevole dal punto di vista acustico. Oltre ai regimi più bassi, ciò è dovuto a un isolamento ottimizzato e al nuovo sistema d'iniezione. Il risultato, rispetto ai motori Euro 5, è un'emissione di ossidi di azoto e di particolato ridotta di un ulteriore 80 e 66 per cento.

Massimiliano Campanella

WIESBADEN - Con i suoi 270mila abitanti, Wiesbaden è la capitale dello stato di Hesse ed è considerata la città più bella della Germania. Una fama che i suoi residenti e manager pubblici intendono difendere a ogni costo. Se dunque l'evoluzione tecnologica e gli effetti della globalizzazione economica sono passati pure da qui, restano invece inalterate le caratteristiche che concorrono a fare di Wiesbaden una tranquilla cittadina a pochi chilometri da Francoforte: distese di prati puliti, navigazione sostenibile sul fiume Reno, negozi al dettaglio non soffocati dalla Grande Distribuzione e un trasporto pubblico locale efficiente che qui a Wiesbaden ha i suoi spazi. Gli autobus hanno le loro corsie preferenziali, doppie linee ad alta frequenza corrono in parallelo per molti chilometri e collegano il centro cittadino con il popoloso quartiere di Wiesbaden-Brieblich am Rhein; la flotta di bus pubblici (228 unità quasi interamente Mercedes-Benz) vuole essere esigente in termini di veicoli brillanti, in grado di affrontare le dritte salite, con pendenza in continuo aumento, che caratterizzano i 602 km di rete, e all'avanguardia in termini di riduzione delle emissioni e del consumo di carburante.

PROTAGONISTI DEI TRASPORTI

Non sorprende dunque che il primo autobus urbano di serie al mondo conforme alla norma Euro 6, la prima unità del Mercedes-Benz Citaro Euro 6, sia stato consegnato alla ESWE, l'azienda di Tpl di Wiesbaden, legata alla Casa della Stella da molti anni. Era addirittura il 1922 quando i primi bus di linea che andarono a sostituire il tram e il trasporto a cavalli, iniziato nel 1875, provenivano da una delle imprese antenate dell'attuale Gruppo Daimler. Negli anni i veicoli Mercedes-Benz si sono consolidati come protagonisti dei trasporti pubblici di Wiesbaden, tant'è che la ESWE propone agli sposi (e non solo) un romantico viaggio a bordo di autobus d'epo-



Hartmut Schick, Responsabile di Daimler Buses (a destra), consegna il primo Citaro certificato in base alle emissioni Euro 6 standard a Uwe Cramer, direttore tecnico di ESWE Wiesbaden, operatore di trasporto pubblico legato a Mercedes-Benz da molti anni.

ca. Il servizio si chiama, rigorosamente all'italiana, "Nostalgia", e si può scegliere tra un Daimler-Benz O 317 Vetter del 1961, un Daimler-Benz O 305 del 1983 o si può optare per un più recente Mercedes-Benz O 405 G, il bus che ricorda agli sposini i tempi di "quand'erano bambini". In ogni caso il colpo d'occhio è

fa, già nel 1997 Mercedes-Benz Citaro sbarcava sul mercato come il centravanti della Stella in termini di redditività ed economicità. Da allora sempre all'avanguardia, sempre un passo avanti, ad esempio quando, primo tra gli urbani, considerava essenziali elementi di design ed estetica. Ne sono state vendute 33mila

per le quali il Mercedes-Benz Citaro non è stato propriamente concepito.

La prossima grande tappa di sviluppo per il bestseller mondiale tra gli autobus di linea urbani è oggi il primo urbano Euro 6 e passa da una generazione di motori completamente nuova, con la quale il Citaro intende aumentare ulterior-

des-Benz apre un nuovo capitolo grazie a una generazione di propulsori completamente riprogettata. Le attuali condizioni quadro favoriscono questa innovazione che consente a Mercedes-Benz di assumere la leadership del settore: in diverse gare di appalto il rispetto della normativa Euro 6 costituisce un requisito obbligato-

NUMEROSE RAFFINATEZZE TECNICHE

I due nuovi propulsori in dettaglio

WIESBADEN - I nuovi motori convincono con una serie di raffinatezze tecniche. Tra le raffinatezze del nuovo OM 936 c'è il VCP (Variable Camshaft Phaser). Dietro questo concetto si cela un albero a camme di scarico variabile, il primo albero a camme di questo tipo in un motore diesel. Nella versione da 220 kW/299 cv viene adottato un turbocompressore a gas di scarico asimmetrico con turbina a due tubi. Per la versione di potenza superiore da 260 kW/354 cv, utilizzata a richiesta nel Citaro LowEntry, è prevista una sovralimentazione a due stadi con due turbocompressori. Data la struttura compatta con pompa acqua montata lateralmente, la lunghezza del motore corrisponde all'incirca a quella delle versioni precedenti, nonostante la maggiore cilindrata. L'OM 936 è addirittura 25 mm più corto rispetto al precedente OM 926 LA. Grazie alla sua elevata efficienza, questo motore sostituisce anche motori di maggiore cilindrata e quindi più pesanti. Il sei cilindri in linea del Citaro in entrambe le versioni di potenza è disponibile anche in una versione orizzontale (OM 936h), su

misura per l'impiego nell'autobus di linea. Il motore base resta identico, poiché la versione orizzontale è già stata considerata nella fase di progettazione.

Il nuovo OM 470 si basa sulla serie Heavy-Duty OM 471. Rispetto ai suoi campi di impiego specifici, presenta tuttavia caratteristiche autonome. Con un peso di appena 990 kg il nuovo OM 470 risulta straordinariamente idoneo per gli autobus che devono avere un peso contenuto. Caratteristica essenziale del nuovo OM 470, generalmente montato in verticale, è lo straordinario e flessibile sistema Common-Rail X-Pulse di Mercedes-Benz con gestione completamente elettronica e rafforzamento idraulico della pressione. Per il montaggio in autobus, il motore dispone di una coppa olio particolarmente piatta e quindi di minimo ingombro. Il nuovo OM 470 è previsto per autobus snodati impiegati in zone con topografia difficile e per l'esercizio in autobus di grandi dimensioni. Per il Citaro è disponibile in due versioni di potenza: 265 kW/360 cv e 290 kW/394 cv.



I NOSTRI AUTOBUS SONO VERDI

Estremamente silenzioso, non emette gas di scarico, si distingue per un design moderno; così, in sintesi, può essere descritto l'autobus Solaris a trazione elettrica.



**C'è sempre un motivo
in più per scegliere i
ricambi originali MAN**



**Standard
qualitativi
della Casa**

**Valore
immutato
del mezzo**

**Sconti e
condizioni
vantaggiose**

**Garanzia
totale
12 mesi**

I ricambi originali MAN convengono sempre.

Perchè accontentarsi quando si tratta di ricambi. Con MAN Genuine Parts® potete essere sicuri che ogni parte di ricambio rispetta gli stringenti standard qualitativi MAN e garantisce la massima affidabilità senza rinunciare all'economicità.

La rete di assistenza MAN è a vostra disposizione per mantenere inalterato nel tempo comfort, sicurezza ed efficienza del vostro mezzo a condizioni particolarmente vantaggiose.

SEMPLICEMENTE EFFICIENTE

