

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VOITH

Prodotti
per l'Italia
che cresce

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXII - N. 209 - MAGGIO 2012

€ 5,00

INTERVISTA ESCLUSIVA / Parla Heinz-Jürgen Löw, neo Presidente di Renault Trucks

Al timone della Losanga mentre da Lione parte la grande offensiva

NATO A RATISBONA NEL 1964, STUDI DI INGEGNERIA, È ENTRATO IN RENAULT TRUCKS NEL 1999. CONOSCE BENE IL MONDO DEI TRUCKS E HA IDEE BEN CHIARE SU QUALE DEBBA ESSERE LA DIREZIONE DA PRENDERE PER PROSEGUIRE SULLA STRADA DEL SUCCESSO INTRAPRESA OTTO ANNI FA DAL SUO PREDECESSORE STEFANO CHMIELEWSKI. LÖW ARRIVA ALLA GUIDA DI RENAULT TRUCKS ALLA VIGILIA DEL DECISIVO ATTACCO AI MERCATI CON LA NUOVA GAMMA PESANTE.

Paolo Altieri

CATANIA - In Renault Trucks il dopo Stefano Chmielewski ha il volto di Heinz-Jürgen Löw, il nuovo Presidente che occupa la

poltrona più importante a Lione e che ha l'impegnativo compito di gestire un'eredità importante, quella lasciata appunto da Chmielewski, che ha tenuto il timone del costruttore francese

per quasi 8 anni imprimendo un segno indelebile nella sua storia e gettando i semi per il futuro. Il passaggio delle consegne è stato gestito con intelligenza: Heinz-Jürgen Löw è un uomo

Renault Trucks da tredici anni, quindi conosce molto bene il mondo di cui fa parte e che ora si trova a dover guidare. È questa una garanzia di continuità dal punto di vista della competenza, della passione e della professionalità che caratterizzerà l'operato del nuovo vertice che, per forza di cose, non potrà comunque essere uguale al precedente.

Heinz-Jürgen Löw è di origine tedesca. È nato nel sud-est della Germania, nella parte centrale della Baviera, nella città di



Ratisbona, "in terra tedesca, la città italiana più a nord in assoluto", commenta sorridendo il numero uno di Renault Trucks che non nasconde il suo amore per il Belpaese. "Sono nato il 18 marzo 1964 - racconta - e ho compiuto studi d'ingegneria. Sono sposato con Angela e padre di due bambine, Alicia di 7 anni e Sofia di 2. Ho giocato a hockey su ghiaccio fino a 19 anni ma non ho smesso di fare attività sportiva, amo dedicarmi

IVECO IRISBUS

Nuovi interurbani Arway in Puglia

BITONTO - La crisi che ormai da anni pesa sul settore bus ha rallentato un processo di rinnovamento del parco avviato da molte aziende di Tpl. È il caso della barese Ferrotramviaria.

Segue a pagina 3 a pagina 38

Grande festa alla Vega Editrice

Incontro con Troska al lancio dell'Annuario

MONZA - Monza è diventata punto d'incontro e confronto per gli operatori del mondo dei trasporti. Ancora una volta presso il raffinato scenario del Ristorante Saint Georges Premier, immerso nella suggestiva cornice del Parco di Monza, ha ospitato lo scorso 3 aprile la presentazione della quarta edizione dell'"Annuario Trucks & Vans", prodotto dal nostro mensile per conto di Vega Editrice.

L'incontro ha avuto un ospite d'eccezione, Hubertus Troska, Head of Mercedes-Benz Trucks Europe and Latin America.



Speciale da pagina 5

SCANIA

Lo YETD chiama alla sfida di Trento

Pietro Vinci

TRENTO - Lo Young European Truck Driver 2012 entra sempre più nel vivo. E l'Italia si ritrova a essere grande protagonista della nuova edizione della manifestazione organizzata da Scania.

a pagina 4

DAF

L'Euro 6 che arriva dagli Usa

Nils Ricky

EINDHOVEN - L'esperienza sviluppata negli Stati Uniti con i modelli Kenworth e Peterbilt sta alla base del nuovo progetto di motore Euro 6 che il costruttore olandese introdurrà dal 2013.

a pagina 10

In arrivo il minitruck della Stella



Il Citan pronto a conquistare anche il mercato italiano

Fabio Basilico

Amsterdam - In gergo tecnico è uno small van, un piccolo furgone. Nello specifico è la nuova Stella della distribuzione urbana di Mercedes-Benz. Un settore, quello dei furgoni urbani, in cui il costruttore tedesco entra per la prima volta. Il nuovo Citan sarà grande protagonista al Salone dei Veicoli Industriali (IAA) di Hannover ma ha avuto la sua première mondiale al Salone di Amsterdam.

Focus da pagina 27

Trakker Limited Edition

Iveco sfrutta il successo Dakar

PARIGI - Punto di arrivo di una storia progettuale di eccellenza, Iveco Trakker viene proposto ora in un'edizione limitata di 502 esemplari dedicati alla straordinaria affermazione ottenuta nell'ultima Dakar.

a pagina 18

Intervista a Zimmer

Voith protagonista anche con l'Actros



a pagina 22



SHIFT_



ATLEON

NV200

NV400

CABSTAR

PRIMASTAR

GAMMA NISSAN VEICOLI COMMERCIALI. MIGLIORA IL TUO MODELLO DI BUSINESS.

Non importa quale sia il tuo prossimo lavoro. La tua è una missione. Portala a termine con eccellenza e allarga i confini del tuo business con i Veicoli Commerciali Nissan. Dalla tua parte hai spazio, versatilità e bassi costi di gestione.

Ti aspettiamo in Concessionaria per scoprire tutti i vantaggi dei Nuovi Veicoli Commerciali Nissan.

**TUOI CON LEASING
A 3,99%***

SCOPRI I VANTAGGI DI
NISSAN FINANZIARIA

*ESEMPIO LEASING CALCOLATO SU NISSAN NV400: TOTALE IMPONIBILE VETTURA € 22.263; MACROCANONE € 4.437 (COMPRESSE SPESE GESTIONE PRATICA € 300 E IMPOSTA DI BOLLO IN MISURA DI LEGGE); N.47 CANONI DA € 449; COMPENSIVI DI ASSICURAZIONE RC AUTO E FURTO E INCENDIO PER TUTTA LA DURATA DEL LEASING; RISCATTO € 3.963; TAN 3,99%; IPT E MESSA SU STRADA INCLUSE, IVA ESCLUSA. SALVO APPROVAZIONE NISSAN FINANZIARIA. OFFERTA VALIDA FINO AL 31/05/2012. INFORMAZIONI EUROPEE DI BASE SUL CREDITO AI CONSUMATORI DISPONIBILI PRESSO I PUNTI VENDITA DELLA RETE NISSAN E SUL SITO WWW.NISSANFINANZIARIA.IT; MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE.

Heinz-Jürgen Löw al timone della Losanga

Segue dalla **prima** pagina

al jogging e al fitness, pratico lo sci. Collezione orologi e ho una grande passione per le auto d'epoca: con una splendida Ferrari 550 Spyder ho partecipato una volta come navigatore alla Mille Miglia".

Quando è iniziata la sua avventura in Renault Trucks?

"Sono entrato in Renault Trucks nel 1999, in Germania, con l'incarico di Direttore commerciale. L'occasione per entrare in Renault Trucks mi era stata prospettata in seguito a un importante piano di espansione che l'allora Presidente aveva in mente per il mercato tedesco. Se riguardo a tutta la mia carriera professionale, anche prima di entrare in Renault Trucks, l'incarico che mi ha dato maggiore soddisfazione è quello attuale anche se, naturalmente, è presto per parlarne. Sicuramente è fonte di orgoglio e soddisfazione. Quando ho iniziato la mia attività professionale alla Linde carrelli elevatori ricordo di aver incontrato una persona che mi ha profondamente influenzato. Ero giovane e avevo voglia di imparare. Allora non avevo messo nella mia agenda l'ipotesi di occuparmi di camion, ma ero pronto a gettarmi nella mischia del business con il desiderio di crescere e confrontarmi. Valori che continuo a considerare estremamente validi e che mi sono serviti quando ho iniziato a lavorare in questo mondo e ad amarlo".

Cosa ha pensato il primo giorno che ha messo piede nel suo ufficio di Lione?

"Ho realizzato di avere una grande responsabilità nei confronti di più di 10mila persone che lavorano in questa azienda. E nello stesso tempo l'onore e la soddisfazione di essere responsabile di un marchio che adoro e per cui mi batto ogni giorno".

Qual è stato il primo approccio con la sua squadra?

"Naturalmente, lavorando da 13 anni in Renault Trucks e dal 2006 a Lione, conoscevo già bene l'ambiente. Ho iniziato a lavorare sul comitato direttivo, che ho ridimensionato per essere più efficace, più vivo e più dinamico. Il tutto prendendo spunto ovviamente dall'ottimo lavoro svolto da Stefano Chmielewski, che è stato mio capo per parecchi anni e che conosco dal primo giorno in cui sono entrato in Renault Trucks".

Quali sono state le motivazioni che hanno portato a una radicale riorganizzazione delle responsabilità gestionali di Renault Trucks e dell'intero Gruppo Volvo AB? Cosa è cambiato in particolare rispetto al 2011?

"Renault Trucks non è più quella di prima. La domanda a cui rispondere potrebbe essere questa: cosa c'è di nuovo oggi nelle attività di Renault Trucks rispetto a quelle sotto la gestione di Stefano Chmielewski e quali sono le motivazioni che hanno portato al cambiamento? Tanto per cominciare Renault Trucks è sempre la stessa e non è cambiata nel giro di poche settimane. Abbiamo radici e un dna profondo e antico. Però il mondo cambia e abbiamo dovuto adattare l'organizzazione a questa nuova situazione e alle nuove esigenze. Fino a ieri abbiamo avuto un'organizzazione che non era effettivamente in

linea con i bisogni e le necessità. Io ero Vice presidente per tutte le attività Sales & Marketing. Adesso mi occupo di tutte le attività Sales & Marketing per l'area Europa, Medio Oriente e Africa ma non solo: sono anche responsabile per tutte le attività di sviluppo negli altri territori e responsabile del marchio Renault Trucks a livello globale. Nello stesso tempo sono Presidente di Renault Trucks e mi devo prendere cura di 10mila persone che si riconoscono in questa azienda. Dal punto di vista dell'organizzazione aziendale generale, abbiamo deciso di suddividere l'attività commerciale in tre aree: Americhe, Asia e Pacifico, Europa Medio Oriente e Africa; quest'ultima è la più importante, con un peso maggiore. Nel 2011 il marchio Renault Trucks era responsabile globale per tutte le sue attività, le strutture e tutto il resto, così come le altre marche del Gruppo Volvo. Oggi, invece, in queste tre aree ci sono responsabili Sales & Marketing per tutti i brand del Gruppo insieme (Renault Trucks, Volvo Trucks, Mack Trucks). In pratica, riassumendo, io sono responsabile Sales & Marketing per l'area Europa, Medio Oriente e Africa per conto di Renault Trucks. Volvo Trucks ha un suo responsabile che svolge le mie stesse mansioni e tutti e due facciamo riferimento al responsabile generale dell'area. Per quanto riguarda i differenti brand, continuiamo a lavorare con reti di vendita e assistenza separate ma fino a ieri non c'era coordinamento e capacità di osservare le attività a 360° gradi nel loro insieme per lavorare più efficacemente. Altri pilastri fondamentali della nuova organizzazione sono la Divisione Tecnologia, Ricerca e Sviluppo prodotto, e la Divisione che riunisce tutti i siti produttivi di tutti i marchi del Gruppo Volvo. Siamo convinti che di questa nuova struttura organizzativa ciascun brand saprà beneficiarne pienamente, con forti sinergie da sfruttare. Non dimentichiamoci poi dei clienti: oggi possiamo essergli più vicini e preoccuparci meglio delle loro esigenze".

Quale effetto la nuova organizzazione potrà avere sulle filiali?

"Tutte le regioni, come si chiamano adesso, Italia compresa, fanno direttamente riferimento a me, alla Presidenza. Intendiamo così essere più rapidi nel prendere e attuare decisioni. Non abbiamo più due direzioni separate, abbiamo questa nuova organizzazione con tredici regioni nell'area geografica di ri-



Heinz-Jürgen Löw, il nuovo Presidente di Renault Trucks

ferimento, in questo caso Europa, Medio Oriente e Africa. Credo che si possa in questo essere ancora più efficienti con i nostri clienti. All'interno di un Gruppo leader mondiale nella produzione di veicoli industriali, Renault Trucks ha ulteriormente ottimizzato la propria organizzazione per focalizzarsi al meglio sulle necessità dei clienti trasportatori e sulle loro aspettative, in termini sia di qualità ed efficienza del prodotto e valore dell'usato, sia di reattività del post-vendita, grazie alla disponibilità delle parti di ricambio e dell'elevato livello di preparazione del personale".

Quali saranno le sue linee guida?

"Dopo 13 anni ho ancora la convinzione che il marchio Renault Trucks abbia forti potenzialità di crescita. Proseguiamo con determinazione sulla strada del miglioramento della qualità e delle performance dei nostri veicoli, stiamo investendo molto per l'avvenire anche per quanto riguarda i servizi al cliente: il risparmio del carburante non è per noi solo uno slogan, ma una chiara indicazione sulla strada da seguire in futuro. Il programma Optifuel è un valido esempio in questo senso. Negli anni andremo ad ampliare l'offerta di servizi mirati alla riduzione dei consumi".

C'è un piano investimenti per i prossimi cinque anni in ambito prodotto e servizi?

"Certamente. È una strategia precisa di Renault Trucks ma non è limitata a cinque anni bensì evolve nel tempo, continua e si modifica a seconda dell'

evoluzione del prodotto, delle esigenze della clientela e dell'andamento del mercato. Per esempio, l'investimento nella rete vendita e assistenza è una delle attività che deve continuamente evolversi. L'investimento nella rete è cruciale per l'avvenire dello sviluppo del marchio".

Lei arriva alla vigilia del lancio sui mercati della nuova rivoluzionaria gamma pesante Renault. Come cambierà l'immagine di Renault Trucks quando la nuova gamma sarà sul mercato?

"È mia abitudine partire con i piedi per terra. Quando la nuova gamma arriverà sul mercato, e per il momento non voglio entrare nei dettagli in merito a quando ci sarà la presentazione ufficiale, sarà un momento estremamente importante per noi. Voglio però anche dire che già la gamma attuale è molto performante e dà precise garanzie di redditività alla clientela. Abbiamo veicoli raffinati, tecnologicamente avanzati, ricchi di contenuti all'avanguardia per garantire la massima efficienza nei trasporti. Nell'incertezza del contesto economico di questi anni, essere più efficienti degli altri non è un obiettivo, è un obbligo. Per i professionisti del settore dei trasporti, essere più efficienti significa disporre di veicoli in grado di fargli battere la concorrenza in termini di sicurezza, affidabilità, costi d'esercizio, rispetto per l'ambiente, comfort di guida e immagine. In Renault Trucks continuiamo a creare innovazione per proporre prodotti e servizi

che incrementino la loro competitività e, come nuovo Presidente, non posso che confermare la nostra volontà a proseguire in questa direzione".

Nuova gamma pesante. Si dice che sarà Volvo Trucks la prima a presentare la nuova gamma pesante, seguita da Renault Trucks. Dà fastidio tutto questo?

"Assolutamente no. Ciascuno ha la sua tempistica e questo vale anche per tutti gli altri concorrenti".

Renault Trucks, a livello di prodotto, ha fatto passi da gigante rispetto a una decina d'anni fa. Lei ritiene che i clienti abbiano oggi una precisa percezione della elevata qualità Renault?

"La ringrazio per aver sottolineato questo aspetto relativo ai progressi qualitativi. I clienti confermano questo riconoscimento sia sulla qualità complessiva che sul miglioramento delle prestazioni. Nonostante questo, sono convinto che ci siano molti clienti potenziali che non sono ancora consapevoli di quanto valga Renault Trucks non solo per ciò che riguarda il prodotto ma anche dal punto di vista delle risorse umane, uomini e donne che lavorano e che si occupano dei servizi".

Quanto di questo miglioramento è dovuto alle sinergie con Volvo Trucks? Cosa ha dato Volvo a Renault e Renault a Volvo?

"Il matrimonio ha portato dei vantaggi a entrambi ma è difficile dire a chi più e a chi meno. Certamente, dopo dieci anni Renault Trucks si trova sicuramente in una posizione di vantaggio come affiliata al Gruppo Volvo. Come ha detto il Presidente del Gruppo, il valore del brand è il capitale del Gruppo e Renault Trucks rappresenta sicuramente un capitale strategico per il Gruppo Volvo. Come Renault Trucks vedo che la quota di mercato migliora e insieme a Volvo Trucks costituiamo entrambi una presenza strategica importante del Gruppo Volvo sul mercato".

Quali sono i mercati dove Renault Trucks ha forti potenzialità di crescita?

"La Russia è un mercato importante. Lì abbiamo una fabbrica e possiamo contare su circa 30 concessionarie che stanno lavorando bene e hanno un forte potenziale di miglioramento. Altri mercati strategici sono Germania e Medio Oriente".

Renault Trucks aveva tre anni fa previsto con anticipo l'avvio della crisi e ha preso provvedimenti per affrontarla. Purtroppo la crisi continua, e, benché i provvedimenti a suo tempo siano stati presi, ritiene di dover prendere altri provvedimenti di fronte a un mercato che non registra una ripresa?

"2009 e 2010 sono stati anni duri. Abbiamo svolto il nostro compito nel modo migliore possibile in quel momento e sono soddisfatto perché nel 2011 abbiamo venduto circa 60mila veicoli, il 33 per cento in più del 2010. Spero che si possa continuare con questa progressione nel 2012. Quello in corso sarà un anno molto complicato, non posso purtroppo fare previsioni precise perché i condizionamenti macroeconomici, politici e finanziari sono tali che è veramente complicato fare previsioni. Aveva-

mo detto all'inizio che poteva trattarsi di un mercato inferiore del 10 per cento rispetto al 2011 ma adesso alcuni indicatori ci dicono che il regresso potrebbe essere del 5 per cento. Il vero problema presente fin dal 2009 è il finanziamento dei nostri clienti: la stretta creditizia sui trasportatori è veramente feroce. Il trasporto è diventato troppo rischioso per le società finanziarie e questo è un fatto molto grave perché il lavoro dei nostri clienti è troppo spesso sottostimato. Eppure, non si può obiettare a una constatazione: senza i camion e i trasportatori non funzionerebbe nulla".

Dunque, quale messaggio va indirizzato ai trasportatori clienti?

"Direi due messaggi importanti: il primo è che, non solo a parole, siamo orgogliosi di lavorare per un mestiere come quello dei trasporti che assicura la continuità della vita sociale. Noi saremo sempre presenti come ambasciatori di questo lavoro per difenderlo in ogni occasione. Il secondo messaggio è: vogliamo impegnarci profondamente nel servizio ai clienti. Stiamo lavorando con il massimo impegno per sviluppare i prodotti e i servizi che vanno incontro alle necessità future dei nostri clienti. Basti pensare alle enormi implicazioni dei veicoli elettrici o di quelli ibridi".

Qual è la definizione che lei dà di camion?

"Senza camion la società non funzionerebbe. Non è soltanto un mezzo ma una parte della società, quella che ci dà la possibilità di soddisfare i nostri bisogni. L'80 per cento degli europei vive in ambito urbano e per ciascuno di questi cittadini ogni anno devono essere consegnate 22 tonnellate di merce. E solo il camion può farlo. Il camion non ha ancora trovato il suo giusto collocamento nella civilizzazione: non solo non è riconosciuto il suo ruolo di parte importante della società ma spesso è criticato e visto in modo negativo".

Oggi, con la crisi, è ancora conveniente fare un prodotto raffinato, ricco di tecnologie e comfort? Meglio proseguire in questa direzione o invece ritornare a un prodotto più spartano?

"Sicuramente è importante continuare a fare investimenti che apportino vantaggi tecnologici in termini di sicurezza, ambiente e costi di gestione".

Come giudica il mercato italiano e il trasportatore italiano?

"Il mercato italiano è sotto pressione ancora di più del resto d'Europa. In realtà, tutto il Sud Europa è sotto pressione. Ma sono convinto che la capacità degli italiani di superare le difficoltà e di trovare le giuste soluzioni permetterà all'Italia di uscire presto da questa crisi".

Renault Trucks ha fatto molti progressi in Italia e la rete è molto ben organizzata. Ci sono tutte le condizioni per affrontare la ripresa con grandi potenzialità. Insieme al costruttore nazionale siete i due brand che hanno saputo creare con la clientela un rapporto di collaborazione profondamente umano e spontaneo. Questo è un grosso vantaggio per voi, dal momento che sul mercato italiano il rapporto umano è fondamentale...

"Ho imparato nella vita che la differenza la fanno le persone a parità di contenuti e di altre condizioni. C'è maggior successo quando la differenza la fanno le persone".



Heinz-Jürgen Löw con Gino Costa, Amministratore delegato Renault Trucks Italia

SCANIA / Appuntamenti decisivi a maggio e giugno verso la finale di settembre dello YETD 2012

Sfida aperta tra i driver italiani

DOPO LA SEMIFINALE DEL 5 MAGGIO A TRENTO NELLA SEDE ITALSCANIA, LA COMMISSIONE GIUDICANTE STENDERÀ LA GRADUATORIA CHE SARÀ PUBBLICATA L'11 MAGGIO SUL SITO WWW.SCANIA.IT.

Pietro Vinci

TRENTO - Lo Young European Truck Driver 2012 entra sempre più nel vivo. E l'Italia si ritrova a essere grande protagonista della nuova edizione (la quinta dopo la prima del 2003) della manifestazione organizzata da Scania, dedicata agli autisti under 35 e focalizzata sulla sicurezza stradale, da sempre punto di riferimento delle strategie aziendali del costruttore svedese. Lo scorso 31 marzo si sono chiuse le iscrizioni italiane: i 30 concorrenti che hanno superato il test teorico con il miglior punteggio si sfideranno nella semifinale in programma il 5 maggio presso la sede ItalSCANIA di Trento, in Via di Spini 21.

Le fasi italiane che condur-

ranno alla finalissima europea in Svezia si svolgono tutte presso il quartier generale di ItalSCANIA. Dopo la semifinale di maggio, la commissione giudicante stenderà la graduatoria che sarà pubblicata l'11 maggio sul sito www.scania.it. I primi 8 classificati parteciperanno alla finale nazionale che si terrà il 9 giugno.

I PRIMI 8
CLASSIFICATI
PARTECIPERANNO
ALLA FINALE
NAZIONALE CHE
SI TERRÀ IL 9
GIUGNO.

La finale europea avrà invece luogo presso la sede di Scania a Södertälje il 7 e 8 settembre. Sono momenti cruciali per i driver italiani che partecipano a un evento che da

anni rappresenta un'esperienza indimenticabile per chi ha l'opportunità e la bravura di accedervi: consente infatti di aumentare le proprie competenze in termini di abilità di guida, sicurezza stradale e guida efficiente e al contempo



Sopra e sotto, alcune fasi della finale italiana dello YETD 2010. Anche due anni fa i giovani autisti italiani si sono sfidati in una serie di impegnative prove che mettono in mostra competenza e professionalità.

permette di confrontarsi con i propri colleghi su queste importantissime tematiche.

Lo YETD pone del resto 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. Uno stile di guida appropriato contribuisce, inoltre, a flussi di traffico più uniformi, concorrendo in tal modo alla diminuzione su scala globale dei consumi di energia e delle emissioni di scarico.

Oltre a eccezionali doti di guida, i partecipanti allo YETD 2012 dovranno possedere consapevolezza della sicurezza stradale e orgoglio professionale. Nel dettaglio, la competizione prevede un primo test teorico da compilare online, grazie al quale vengono selezionati i 30 autisti che si affrontano poi nella semifinale. Da questo gruppo escono gli 8 finalisti che si sfideranno per contendersi il titolo di campione italiano. Il vincitore

LA FINALE
EUROPEA AVRÀ
INVECE LUOGO
NEL QUARTIER
GENERALE DI
SCANIA A
SÖDERTÄLJE,
SVEZIA, IL 7 E 8
SETTEMBRE.

italiano volerà in Svezia per rappresentare il nostro Paese alla finale europea e si confronterà con i vincitori di altri 24 Paesi del Vecchio Continente. Il miglior giovane camionista europeo 2012 si aggiudicherà un camion Scania personalizzato nuovo fiammante. E in qualità di campione europeo diverrà un riferimento e un ambasciatore dei concetti di sicurezza stradale e competenza professionale, con la finalità di attrarre più giovani alla professione.

Lo Young European Truck Driver è il più grande concorso tra conducenti di autocarri, che ha come obiettivo eleggere il miglior giovane autista in Europa in base alle competenze in materia di guida sicura ed economica. YETD è strettamente connesso alle Direttive Europee in materia di formazione professionale degli autisti ed è finalizzato al miglioramento delle abilità di guida e alla conoscenza delle norme di sicurezza. La competizione intende anche attirare l'attenzione su alcune tematiche chiave del settore dei trasporti, coinvolgendo il mondo politico, i leader dell'industria, i responsabili dell'ambiente e della sicurezza stradale, gli autisti e

l'opinione pubblica in generale. La manifestazione Scania è sponsorizzata, a livello europeo, da Michelin con il sostegno della Commissione Europea e di IRU (International Road Transport Union); in Italia al fianco dello YETD ci sono Agos, Camionsupermarket, Donau, Exide, Fassi Gru, Quid Hotel Trento, Scania Finance Italy e Würth. Inoltre, c'è il patrocinio di Polizia di Stato, Croce Rossa Italiana, Aci e Aifvs (Associazione italiana familiari e vittime della strada).



ANCHE UNA DONNA TRA I NOSTRI CONNAZIONALI SEMIFINALISTI

Sicurezza ed efficienza nell'agenda dei giovani autisti

TRENTO - Sono tanti i giovani autisti italiani che hanno voluto tentare la strada dello Young European Truck Driver 2012. Tra loro c'è anche una donna, a riprova che il mestiere di driver non conosce confini di genere. La manifestazione per la sicurezza ideata da Scania riscuote grandi consensi anche da noi. E a riprova dell'interesse suscitato sul territorio, anche in questa edizione gli autisti che si sfideranno nella semifinale italiana provengono da varie regioni, coprendo le aree dell'intera penisola: dal Piemonte al Veneto, dalla Puglia alla Basilicata fino alla Sicilia e alla Sardegna.

L'età media dei concorrenti è 28 anni: i più giovani sono Lorenzo Gasperetti di Tuenno, in provincia di Trento, nato nel 1990, e Alessio Roveda di Sassuolo (Mo), nato nel 1991. Di seguito i nomi dei 30 professionisti che sfideranno il 5 maggio nella sede ItalSCANIA di Trento: Adorni Martina di Bolano (Sp), Andreasi Simone di San Giacomo delle Segnate (Mn), Anfossi Davide di Beinette (Cn), Argiolas Giancarlo di Monastir (Ca), Barilli Massimo di Novaledo (Tn), Barocci Michele di Castelbellino (An), Bazzeghini Michele di Varese, Bonente Filippo di Verona, Carlin Daniele di Pergine Valsugana (Tn), Chiacchiari Antonello di Isernia, Chiappardi Francesco di Padula (Sa), De Rocco Edy di Arsié (Bl), Di Cancia Daniele di Castronuovo di Sant'Andrea (Pz), Disegna Ilario Giovanni di Rossano Veneto (Vi), Disegna Giovanni di Rossano Veneto (Vi), Errante Lorenzo di Salemi (Tp), Fabiani Marco di Tolmezzo (Ud), Franzoni Enrico di Reggio Emilia, Gasperetti Lorenzo di Tuenno (Tn), Gobbo Dino di Cortina d'Ampezzo (Bl), Iaculo Marco di Murello (Cn), Kerras Dario di Firenzuola (Fi), Migazzi Pierre Luigi di Dro (Tn),

Molteni Marco di Giussano (MB), Nicoletti Manuel di Carpi (Mo), Panaro Adriano di Monopoli (Ba), Rosso Silvio di Chieri (To), Roveda Alessio di Sassuolo (Mo), Unterhofer Michael di Collalbo (Bz), Vendramin Federico di Crescentino (Vc).

Per la quinta volta in altrettante edizioni Martina Adorni di Bolano, accede alla semifinale e in questa occasione sarà l'unica donna in gara. Martina si divide fra gli studi - lo scorso anno ha conseguito il dottorato in Ingegneria nucleare - e la guida del suo Scania ed è da sempre promotrice delle tematiche legate alla sicurezza stradale. La giovane ligure vede nello YETD un'opportunità per migliorare ulteriormente le proprie abilità di guida: "Gli autotrasportatori devono essere più coscienti della centralità del loro ruolo in materia di sicurezza sulla strada, sia per quanto riguarda l'atteggiamento al volante che relativamente all'usura del veicolo. È l'autista in prima persona il fulcro della questione, anche per quanto concerne il risparmio di carburante, un argomento sempre più incisivo nel nostro lavoro".

Fra i 30 concorrenti ritroviamo i fratelli Giovanni e Ilario Disegna, impegnati nell'azienda familiare di autotrasporti e logistica di Rossano Veneto. Benché non abbia ancora compiuto 27 anni, Giovanni è alla quarta partecipazione allo YETD e si è piazzato per ben due volte ai piedi del podio nelle due più recenti edizioni. Ilario è invece alla terza partecipazione. "Dopo due quarti posti quest'anno spero di salire almeno sul podio - afferma Giovanni, il più giovane dei fratelli - Punto a fare il meglio possibile, sarà poi la gara a definire se in questi anni le mie competenze sono rimaste invariate o sono addirittura peggiorate".



Sul podio, invece, per ben due volte, ci è salito Edy De Rocco di Arsié, che ha tutte le intenzioni di arrivare sul gradino più alto sfuggitogli per un soffio. "Il secondo posto del 2007 è stato per me una sorpresa, pensavo di confrontarmi con dei marziani e invece nel corso della competizione mi sono reso conto che gli altri partecipanti erano autisti 'normali' come me. Nel 2010 ho fatto tesoro dell'edizione precedente e il bagaglio di esperienza mi ha permesso di giungere fino in fondo, dove la qualità dei primi quattro concorrenti era molto alta e pressoché equivalente".

L'intervento di Hubertus Troska, numero uno di Mercedes-Benz Trucks, alla presentazione dell'Annuario Trucks & Vans 2012

Così oggi il camion nel mondo

ORMAI È TRADIZIONE



Ora è tradizione. Giunto alla quarta edizione, l'Annuario Trucks & Vans, prodotto dal mensile Il Mondo dei Trasporti per conto di Vega Editrice, è oggi una realtà consolidata nel panorama del trasporto per lavoro. La presentazione dell'edizione 2012 si è tenuta martedì 3 aprile nella consueta cornice del Ristorante Saint Georges Premier, all'interno del Parco di Monza, alla presenza di un folto numero di rappresentanti

della stampa, delle Case costruttrici di veicoli e di aziende di trasporto.

Per l'occasione ha avuto luogo un altrettanto tradizionale incontro con un personaggio di spicco del settore al fine di aprire un dibattito su un tema di grande attualità. Ospite d'eccezione quest'anno è stato Hubertus Troska, Head of Mercedes-Benz Trucks for Europe and Latin America, che, introdotto dal Direttore de Il Mondo dei Trasporti, Paolo Altieri, ha approfondito il tema "Evoluzione dei mercati del truck in Europa e nel mondo. Impatto strategico di Daimler e Mercedes-Benz Trucks quale global player".

Allo stesso Hubertus Troska è stato poi consegnato il Premio de Il Mondo dei Trasporti "Personaggio dell'Anno" per il 2012 e che così aggiunge il suo nome a quelli di Stefano Chmielewski (Renault Trucks) e di Lorenzo Sistino (Fiat Auto e Fiat Professional), premiati rispettivamente nel 2010 e nel 2011. Il trofeo ritirato da Troska è una raffinata realizzazione in ceramica, opera dell'artista ligure Sandro Soravia.

Dal punto di vista editoriale, l'Annuario Trucks & Vans edizione 2012 mantiene la struttura originaria, ovviamente aggiornata con i dati tecnici dei veicoli industriali, di quelli commerciali e dei vans derivati da vetture che tutti i costruttori hanno in listino sul mercato italiano. Si tratta di un elegante volume di quasi 500 pagine, con i prodotti di ben 32 costruttori, quali Astra, Citroën, Dacia, Daf, Fiat Professional, Ford, Gonow, Great Wall, Hyundai, Isuzu, Iveco, Land Rover, Mahindra, Man, Mazda, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Mitsubishi Fuso, Nissan, Opel, Peugeot, Piaggio Veicoli Commerciali, Renault, Renault Trucks, Scania, Skoda, SsangYong, Tata, Toyota, Unimog, Volkswagen Veicoli Commerciali, Volvo Trucks.

È un'opera che, per la sua unicità, ha saputo imporsi fin dalla prima edizione del 2009 all'attenzione di aziende costruttrici di veicoli commerciali e industriali e di quanti vendono, assistono e utilizzano quotidianamente questi veicoli per il loro lavoro. Per Vega Editrice e per Il Mondo dei Trasporti è motivo di orgoglio dare continuità a questo prodotto editoriale, sempre unico, sempre più interessante, sempre più utile per tutti i protagonisti del settore dei trasporti.

p.a.

Mauro Zola

MONZA - Occasione unica quella rappresentata dall'incontro con Hubertus Troska, a capo della divisione Trucks di Mercedes-Benz, per ottenere chiarimenti e delucidazioni sullo stato di salute del mercato mondiale del camion. Il manager, nel corso della sua visita italiana come protagonista della presentazione dell'Annuario Trucks & Vans 2012 de Il Mondo dei Trasporti, ha voluto iniziare con una panoramica sul business Daimler, che l'anno scorso ha ulteriormente incrementato le proprie vendite, arrivando a un totale di 426mila unità, che corrispondono a un fatturato di 28.751 milioni di euro. Daimler Trucks si è confermata il numero 1 nei trucks sia nel mercato nord americano, con 119mila camion venduti, sia in quello relativo a Europa e America Latina con 159mila unità. Daimler Trucks Asia si è invece fermata al terzo posto, con 148mila camion.

"Purtroppo tra i Paesi che invece ancora faticano c'è anche l'Italia - ha spiegato Troska - Il mercato italiano nel contesto europeo è però d'importanza strategica per il marchio Mercedes-Benz e nonostante l'attuale congiuntura economica continuerà a esserlo anche in futuro. Siamo convinti che l'economia europea, e naturalmente quella italiana, si riprenderanno e siamo intenzionati a investire su questo obiettivo futuro".

ALTI MARGINI DI SVILUPPO

Ma se Daimler riesce già a dominare in molti mercati, ce ne sono tre in cui i margini di sviluppo sono ancora alti.

"Ci sono oggi tre zone del pianeta in cui le imprese occidentali non sono ancora riuscite a sfondare - ha proseguito Troska - Parlo dei Paesi del cosiddetto RIC, cioè Russia, India e Cina. Ovviamente come numeri uno del settore non possiamo permettere che questa situazione continui, dunque abbiamo messo a punto una serie di strategie per conquistare questi mercati enormi, che sono ancora in costante crescita, anche se sappiamo che non è una sfida da poco".



IL TRADIZIONALE FORUM SUI TRASPORTI
IN OCCASIONE DELLA PRESENTAZIONE DELL'ANNUARIO
2012 HA AVUTO COME PROTAGONISTA
IL RESPONSABILE DEI CAMION DELLA STELLA.

"Per quanto riguarda la Russia, che nel 2011 vale 125.900 camion, abbiamo già attivato una cooperazione con la Kamaz. Per il più grande mercato al mondo, la Cina, che l'anno scorso ha sfiorato gli 1,2 milioni di unità vendute, ovviamente sono diversi i livelli della tecnologia e diversi gli standard per le emissioni, per questo abbiamo appena concluso l'accordo per una joint venture con la Foton, uno dei principali protagonisti del settore e presto lanceremo una produzione con componenti Mercedes-Benz. Anche in India la nostra strategia è in pieno sviluppo: prima abbiamo cercato di trovare un partner, non abbiamo avuto successo e quindi abbiamo deciso di investire direttamente su quel mercato, che è molto interessante e che nel 2011 è stato di 334.400 camion, un numero che supera le vendite complessive di tutta Europa. Per questo abbiamo lanciato il marchio BharatBenz, un investimento al cento per cento Mercedes-Benz. I dati di crescita dell'economia in questi Paesi non sono riscontrabili in Europa e non pensiamo che questi parametri possano cambiare nel prossimo futuro".

Ma secondo il manager tedesco anche la situazione in Europa potrebbe evolvere, seppure non in tempi brevi: "I dati riguardanti il futuro del trasporto su gomma possono consolare chi ha conosciuto da vicino la crisi. La situazione sta già evidentemente migliorando, e una forte crescita è prevista nel periodo che va dal 2025 al 2030. In quell'arco di tempo vedremo aumentare del 36 per cento il fabbisogno di trasporto merci in Europa e del 44 per cento quello dei trasporti su strada, che arriveranno a rappresentare il 77 per cento del totale".

Anche esaminando l'andamento delle vendite dei veicoli industriali in Europa Troska ha trovato segnali positivi: "Dopo il crollo del 2009, con i volumi passati da 395mila a 212mila camion venduti, c'è stata una ripresa nel 2010 e una ulteriore nel 2011. Prevediamo che i dati di quest'anno saranno più o meno sulla stessa linea, quindi poco sotto le 300mila unità. Questo vuol dire che siamo ancora indietro rispetto

agli anni precedenti, ma ci auspichiamo di riguadagnare posizioni. In assenza di un'economia solida, di buone condizioni di credito, la situazione continuerà a essere difficile, ma resto comunque ottimista".

Tra i diversi Paesi l'Italia appare tra quelli più in difficoltà. "Dobbiamo essere realisti - ha confermato Troska - e riconoscere che purtroppo il settore dei trucks in Italia non ha visto miglioramenti dal 2009 in poi. E anche le previsioni per quest'anno non sono molto incoraggianti, anche se la situazione non dovrebbe peggiorare".

Nelle quote di mercato, Mercedes-Benz con il 21,8 per cento sopra le 6 t è saldamente al primo posto in Europa. "E il nuovo Actros ci permetterà di migliorare ulteriormente la nostra posizione. Passando all'Italia, mi rendo conto che la situazione è diversa, ovviamente c'è un costruttore nazionale che fa la parte del leone ma noi siamo al secondo posto, con una quota del 12,7 per cento, e grazie agli sforzi di Mercedes-Benz Italia speriamo di crescere ulteriormente".

Esaurito il quadro macroeconomico, il responsabile Trucks Mercedes-Benz ha voluto scendere nel dettaglio tecnico che contraddistingue i camion attuali, partendo dalla problematica più attuale, quella relativa ai consumi. "La normativa Euro 6 produrrà una controtendenza nei dati relativi ai consumi degli ultimi sessant'anni. Se li esaminiamo nel dettaglio possiamo notare che lo sviluppo della tecnologia ha permesso in passato di ridurre notevolmente le spese di carburante. Dal 1975 al 1985 le Case costruttrici hanno sviluppato motori che davano la possibilità di risparmiare fino al 25 per cento, pur aumentando sensibilmente il carico utile. Con l'introduzione delle norme antinquinamento questa tendenza ha leggermente rallentato, ma comunque dall'Euro 1 all'Euro 5 si sono assommati ulteriori risparmi per un dieci per cento. Questo è stato il principale obiettivo che abbiamo cercato di raggiungere negli ultimi anni. L'arrivo dell'Euro 6 rappresenterà un importante passo in avanti per

la riduzione delle emissioni di NOx e di particolato, ma la tecnologia necessaria porterà a incidere negativamente sui consumi. Questa considerazione ci ha portato a riflettere: nessuno vuole subire questo aumento, dovevamo compensare lo svantaggio. Abbiamo quindi deciso, e siamo gli unici ad averlo fatto, di sviluppare un motore completamente nuovo e un mezzo innovativo, ottimizzando l'aerodinamica per compensare l'effetto dell'Euro 6, e arrivare a un camion in grado di consumare di meno rispetto all'Euro 5. Lo facciamo perché per i nostri clienti i consumi rappresentano il 25 per cento circa dei costi totali d'esercizio".

PRIMI INCORAGGIANTI RISCONTRI

Da quel ragionamento è arrivata il nuovo Actros, destinato a proseguire una tradizione di successo che ha visto il pesante Mercedes-Benz vincere per tre volte il titolo di "Truck of the Year" e vendere più di 700mila esemplari.

I primi riscontri, in particolare riguardo ai consumi, sono stati molto incoraggianti, come si è visto a giugno nel corso della Record Run, svoltasi sulla rotta Rotterdam-Stettino in cui il nuovo Actros sia Euro 5 che Euro 6 si è confrontato con successo con un esemplare della gamma attuale, detentore del precedente record.

"La nostra intenzione era di far sì che il nuovo Actros fosse il camion più redditizio per i nostri clienti, oltre che il più sicuro e il più facile da guidare. Sappiamo bene che oggi il mestiere del camionista è difficile e speriamo quindi con il nostro nuovo Actros di poter attirare i migliori autisti del Continente. Anche perché abbiamo in assoluto il più basso consumo di carburante, sia per la versione Euro 5 che per quella Euro 6. Nella versione Euro 5 il nuovo Actros permetterà di ridurre del 6,7 per cento i consumi, e nella versione Euro 6 del 4,5 per cento rispetto alla già eccellente gamma attuale".

Per ridurre ulteriormente i costi di gestione Mercedes-Benz ha puntato molto anche sui sistemi telematici di gestione delle flotte. "Sappiamo che i nostri clienti già li usano per controllare gli spostamenti e per trovare rotte più efficienti ed economiche. Per questo il nostro sistema FleetBoard viene montato di serie sul nuovo Actros e proposto gratuitamente per i primi quattro mesi. Siamo certi che molti dei nostri clienti vorranno avere il vantaggio che il FleetBoard concede. Già oggi sono più di 100mila i camion che lo usano. In tutti i casi porta a un miglioramento nei consumi che varia dal 5 al 10 per cento".

Il terzo punto chiave secondo Troska è rappresentato dal servizio.

"Ci rendiamo conto dell'importanza che ha l'assistenza per i nostri clienti e quindi vogliamo dei concessionari che siano bravi non soltanto a vendere camion, ma anche a fornire un servizio di qualità. Vogliamo ad esempio che siano aperti il sabato o nelle ore serali. Non è facile ma noi di Mercedes-Benz dobbiamo lavorare con i nostri concessionari per offrire un servizio eccellente dove e quando è necessario".





Fabio Basilico

MONZA - Monza è diventata punto d'incontro e confronto per gli operatori del mondo dei trasporti. Ancora una volta presso il raffinato scenario del Ristorante Saint Georges Premier, immerso nella suggestiva cornice del Parco di Monza, ha ospitato lo scorso 3 aprile la presentazione della quarta edizione dell'"Annuario Trucks & Vans", prodotto dal nostro mensile per conto di Vega Editrice.

PRESENZE IMPORTANTI

L'incontro, a cui ha partecipato un folto numero di rappresentanti della stampa, delle Case costruttrici di veicoli, di aziende di trasporto e di dealer, ha avuto un ospite d'eccezione, Hubertus Troska, Head of Mercedes-Benz Trucks Europe and Latin America, a cui è stato consegnato il premio de Il Mondo dei Trasporti "Personaggio dell'Anno" per il 2012, giunto alla terza edizione. L'importanza del ruolo di Mercedes-Benz come attore fondamentale del mercato era sottolineata



dalla presenza nel cortile antistante l'ingresso al celebre ristorante monzese di una serie di veicoli rappresentativi della gamma veicoli da lavoro della Stella: tre fiammanti esemplari della nuova gamma Actros, l'ammiraglia truck di Stoccarda eletta "Truck of the Year 2012", un Fuso Canter, pro-

dotto di successo nel settore dei light truck, e uno Sprinter, punto di riferimento dell'offerta vans del marchio tedesco.

Nel suo intervento a inizio presentazione, Paolo Altieri, Direttore responsabile de Il Mondo dei Trasporti, ha rimarcato l'importanza dell'evento di presentazione

dell'Annuario Trucks & Vans come "preziosa occasione per ritrovarci insieme, giornalisti, costruttori di veicoli e componenti, e quest'anno anche dealer, per mettere sul piatto le problematiche dell'autotrasporto e confrontarci in modo costruttivo".

A questo punto Altieri ha ri-

ANCORA UNA VOLTA L'EVENTO MONZESE HA RAPPRESENTATO UNA PREZIOSA OCCASIONE PER I RAPPRESENTANTI DELLA STAMPA E TUTTI GLI OPERATORI DEL SETTORE TRASPORTI, COMPRESI I DEALER, PER DISCUTERE E CONFRONTARSI



badito la validità di uno strumento come l'Annuario Trucks & Vans, vero e proprio vademecum tecnico dei veicoli da lavoro. "Dal punto di vista editoriale - ha detto Altieri - l'Annuario edizione 2012 mantiene la struttura originale, ovviamente aggiornata con i dati tecnici dei veicoli indu-

striali, commerciali e dei vans derivati da vetture che tutti i costruttori hanno in listino sul mercato italiano. Si tratta di un elegante volume di quasi 500 pagine, con i prodotti di ben 32 costruttori, un'opera che, per la sua unicità, ha saputo imporsi fin dalla prima edizione del 2009 all'attenzione di



Numerosi i partecipanti intervenuti alla presentazione dell'Annuario Trucks & Vans 2012 al Ristorante Saint Georges Premier di Monza.



ANDREAS SCHMID, DIRETTORE GENERALE VEICOLI INDUSTRIALI DI MERCEDES-BENZ ITALIA

"Il Nuovo Actros sempre più apprezzato dai trasportatori italiani"



Andreas Schmid

MONZA - Ad Andreas Schmid, Direttore generale Veicoli Industriali di Mercedes-Benz Italia, abbiamo chiesto di entrare più nel dettaglio del mercato italiano dei truck. "Il 2009 - ci ha detto - è stato l'annus orribilis del settore, con le vendite che nel nostro Paese sono calate precipitosamente rispetto ai volumi del 2008. Se in quell'anno erano state vendute 31mila unità, il 2009 si è chiuso dimezzandole a 15mila. Per fortuna, nonostante la situazione rimanga ancora negativa, il 2010 e il 2011 hanno evidenziato una leggera ripresa: 16mila unità due anni fa, 17mila lo scorso anno. È difficile fare previsioni per il 2012 e il prossimo futuro, data l'incertezza economica perdurante. Confidiamo in una veloce uscita dal tunnel e a un progressivo recupero dei volumi".

In Italia, dove è forte la presenza del costruttore nazionale, Mercedes-Benz è il primo produttore truck estero, secondo in classifica dopo Iveco che da sola detiene una market share del 34,4 per cento. Il brand di Stoccarda ha il 12,7 per cento,

Daf Trucks il 11,3 per cento, Scania il 10,4, Volvo il 9,9, Renault Trucks il 9,6, Man il 7,3 per cento. Il restante 4,4 per cento è appannaggio di altri costruttori.

"La Stella brilla sempre di più" - ha aggiunto sorridendo Andreas Schmid - In Italia cresce il numero di trasportatori che apprezza i nostri prodotti e servizi. Un nome su tutti: il nuovo Actros, che continua a raccogliere consensi. Abbiamo totalizzato un totale di quasi 3mila test drive con i clienti e 3.600 visitatori si sono recati presso i dealer per toccare da vicino la nuova ammiraglia. Registriamo una forte richiesta per questo veicolo davvero innovativo sotto molteplici punti di vista, che non passa inosservato agli imprenditori che cercano, specialmente in periodi di crisi come questo, una sostanziale riduzione dei costi di esercizio senza alcuna penalizzazione in quanto a prestazioni e comfort. Le parole chiave che usiamo per illustrare ai clienti le peculiarità del nuovo Actros sono tutte fortemente convincenti: efficienza, profittabilità, sicurezza, dinamica di marcia, comfort, tecnologie innovative come il primo Retarder Secondario al mondo che utilizza l'acqua per frenare, firmato Voith".

A partire da maggio 2011, il lancio sul mercato internazionale del nuovo Actros è stato contrassegnato da un continuo susseguirsi di eventi che hanno permesso anche ai trasportato-

ri italiani di conoscere la nuova gamma, che nella strategia Mercedes-Benz Italia viene proposto accanto all'Actros precedente, un veicolo già ai massimi livelli che continua a rappresentare una valida scelta per i professionisti del trasporto. "Il nostro obiettivo - ha detto ancora Schmid - è sempre quello di raggiungere il massimo grado di customer satisfaction. Per questo proponiamo alla clientela non solo una gamma di prodotti all'avanguardia ma anche un insieme di servizi altrettanto avanzati e adattati alle esigenze delle aziende trasportatrici, sia nella vendita che nel post-vendita. Basti pensare a Mercedes-Benz CharterWay per il noleggio o a Mercedes-Benz Financial Services oppure all'innovativo servizio telematico FleetBoard".

A proposito della prossima introduzione dell'Euro 6 e all'impatto che la nuova normativa avrà sui trasportatori italiani, Andreas Schmid, oltre a rimarcare le valutazioni di Hubertus Troska, esprime l'auspicio che si provveda ad attuare in Italia provvedimenti legislativi che aiutino le imprese, già fortemente penalizzate dalla crisi, a compensare i maggiori costi economici che comporta l'adeguamento alle nuove disposizioni antinquinamento, come la riduzione della tariffa sul pedaggio. L'Italia seguirebbe così l'esempio virtuoso di Paesi come Olanda e Germania.

edizione dell'“Annuario Trucks & Vans 2012” de Il Mondo dei Trasporti

futuro dei trasporti

SULL'ATTUALITÀ DELL'AUTOTRASPORTO. AL CENTRO L'INTERVENTO DI HUBERTUS TROSKA, HEAD OF MERCEDES-BENZ TRUCKS EUROPE AND LATIN AMERICA, A CUI È STATO CONSEGNATO IL PREMIO “PERSONAGGIO DELL'ANNO 2012”.



aziende costruttrici di veicoli commerciali e industriali e di quanti vendono, assistono e utilizzano quotidianamente questi veicoli per il loro lavoro”. L'Annuario Trucks & Vans è diventato una sfida vincente: come ha scritto lo stesso Paolo Altieri nell'introduzione all'Annuario Trucks & Vans 2012 “chi vuole conoscere un dato tecnico di un veicolo e confrontarlo con quello di un altro della stessa categoria, trova nell'Annuario la risposta facile e puntuale. Come sempre le schede sono riferite a tutti i modelli e a tutte le versioni dei veicoli industriali e commerciali nonché dei vans derivati da vetture. Una ‘summa tecnica’ raccolta in un unico volume che non esisteva nel panorama editoriale italiano e che nessuno ha tentato finora di imitare. In questo modo la tradizione si arricchisce, una tradizione che dà lustro inevitabilmente anche a Il Mondo dei Trasporti, da 23 anni sul mercato, e sempre più importante, ricco e apprezzato osservatorio dell'intera realtà che si muove intorno al camion e al furgone, oltre a quello del trasporto passeggeri”.

La presentazione dell'Annuario, che quest'anno ha richiamato la partecipazione di un centinaio di persone in rappresentanza di televisioni, radio, quotidiani e riviste specializzate, di Case costruttrici e di aziende di trasporto, è fin dalla prima edizione l'occasione per accendere i riflettori sul settore dell'autostrada per sottolineare uno dei tanti aspetti attraverso un incontro con un personaggio dell'industria dei veicoli industriali e commerciali.

INCONTRI AL VERTICE

Nel 2009 ne fu protagonista Franco Miniero, Vice Presidente dell'Iveco, nel 2010 Stefano Chmielewski in qualità di Presidente di Renault Trucks, nel 2011 Lorenzo Sistino, allora Ceo di Fiat Auto e Fiat Professional. Quest'anno è stato Hubertus Troska a fare il punto sull'evoluzione dei mercati truck nel mondo e sull'impatto strategico di Mercedes-Benz come global player del settore.

Prima dell'atteso intervento di Troska, ha portato i saluti di Mercedes-Benz, il Presidente



e Ceo della filiale italiana, Alwin Eppe, affiancato per l'occasione da Andreas Schmid, Direttore generale Veicoli Industriali di Mercedes-Benz Italia. Eppe ha sottolineato l'importanza che ha per Mercedes-Benz la massima soddisfazione del cliente imprenditore dei trasporti, a

cui è vicina con prodotti all'avanguardia come il nuovo Actros e servizi finanziari e di assistenza e manutenzione di assoluta avanguardia per efficienza, tempistiche e competitività. A Hubertus Troska il compito di illustrare il tema centrale dell'incontro-confronto monzese: “L'evol-

uzione dei mercati dei trucks in Europa e nel mondo”. “Tenere un discorso sul business veicoli industriali - ha esordito in ogni caso il Direttore Mercedes-Benz Trucks - è più facile oggi che nel 2009, nel pieno della crisi economica internazionale. A livello generale, alcuni mercati europei si stanno

Come tradizione, la presentazione dell'Annuario è stata un'utile occasione di incontro-confronto per tutti gli operatori del settore.



IL PREMIO DE IL MONDO DEI TRASPORTI AL DIRETTORE MERCEDES-BENZ TRUCKS PER L'EUROPA E L'AMERICA LATINA

Hubertus Troska è “Personaggio dell'Anno 2012”



La presidente di Vega Editrice, Luisella Crobù, e Hubertus Troska.

MONZA - Visibilmente emozionato, con la sua carica di umanità e professionalità che lo contraddistingue, Hubertus Troska ha manifestato apertamente la sua soddisfazione e ringraziato tutti al momento della consegna del Premio de Il Mondo dei Trasporti “Personaggio dell'Anno 2012”,

giunto alla terza edizione e come consuetudine legato all'evento di presentazione dell'Annuario Trucks & Vans.

Il trofeo, una raffinata realizzazione in ceramica dell'affermato artista Sandro Soravia, testimonia il rilevante ruolo che Troska detiene all'interno dell'organizzazione mondiale del Gruppo Daimler e il suo personale impegno, coronato dal successo, che in questi anni ha consentito al truck della Stella di diventare punto di riferimento del mercato a livello globale.

Paolo Altieri, Direttore responsabile de Il Mondo dei Trasporti, ha sottolineato questi concetti leggendo la motivazione dell'assegnazione del Premio al numero uno di Mercedes-Benz Trucks: “La terza edizione del Premio, istituito da Il Mondo dei Trasporti, “Personaggio dell'Anno” viene assegnato per il 2012 al Dottor Hubertus Troska, Head of Mercedes-Benz Trucks Europe and Latin America, per sottolineare il suo brillante percorso professionale, frutto di un impegno rigoroso abbinato a doti di grande umanità che hanno sempre contraddistinto i suoi rapporti con i

propri collaboratori. Hubertus Troska, 52 anni, originario di Bilbao, in Spagna, è entrato in Daimler-Benz nel 1988, cominciando la carriera nel settore vendite presso la sede di Stoccarda per poi assumere importanti ruoli di management nella Divisione Trucks prima in Messico poi negli Usa mentre nel 1997 viene nominato Head Sales and Marketing Trucks in Turchia. Nel 2000 rientra a Stoccarda per assumere la responsabilità del Marketing prodotto nell'ambito di Mercedes Car Group Sales and Marketing, mentre nel 2003 viene nominato Ceo di Mercedes-AMG. L'attuale prestigiosa nomina a Head of Mercedes-Benz Trucks Europe and Latin America risale all'aprile 2005. Da allora Hubertus Troska ha contribuito in maniera determinante, grazie alla sua visione strategica e internazionale, al rafforzamento e all'espansione della presenza dei camion della Stella sui mercati di sua competenza”.

Il Premio “Personaggio dell'Anno” è stato assegnato nel 2010 a Stefano Chmielewski (Renault Trucks) e nel 2011 a Lorenzo Sistino (Fiat Auto e Fiat Professional).

riprendendo, altri non ancora, come l'Italia che è stato, è e rimarrà un mercato di riferimento per Mercedes-Benz e credo abbia tutte le chances per riprendersi presto”.

La giornata dedicata alla presentazione dell'Annuario Trucks & Vans è quindi proseguita con l'assegnazione del premio “Personaggio dell'Anno 2012” al Direttore di Mercedes-Benz Trucks Europa e America Latina. Il trofeo ritirato da Hubertus Troska è una raffinata realizzazione in ceramica, opera dell'artista ligure Sandro Soravia. La fase successiva della presentazione dell'Annuario ha vissuto un altro momento di particolare importanza, con la consegna del primo esemplare di una flotta di Actros ad Andrea Toccafondi, Presidente del Consiglio di amministrazione di Koinè Spa, azienda leader nel mercato del trasporto italiano e internazionale che ha scelto il nuovo Actros per l'eccellenza in termini di comfort, dinamica di marcia e redditività. “Straordinaria robustezza, intervalli di manutenzione che arrivano a 150mila chilometri e riduzione dei consumi - ha dichiarato Andreas Schmid - si

traducono in un notevole vantaggio economico per aziende come Koinè che gestiscono un importante parco veicoli che realizza milioni di chilometri ogni anno. Ancora più importante per i clienti della Stella è l'affidabilità: il nuovo Actros è stato collaudato come nessun altro veicolo industriale fino a oggi”.

Koinè nasce nel 1998 come impresa di trasporti e logistica per la San Pellegrino Spa. Nel 2003 inizia l'attività a livello internazionale e oggi svolge servizi di gestione del magazzino e di trasporto per prestigiosi clienti. Nel 2009, l'azienda di Madone (Bg) ha arricchito la sua presenza sul territorio europeo con due nuovi sedi a Parigi e Francoforte. Consapevole dell'importanza che il trasporto riveste nelle strategie d'impresa, Koinè offre ai propri clienti servizi di trasporto mirati, competitivi e moderni.



MERCEDES-BENZ / Koinè: una realtà aziendale cresciuta nei recenti anni Duemila

Dall'acqua al trasporto globale



LA PRESENTAZIONE DELL'ANNUARIO È STATA L'OCCASIONE PER LA CONSEGNA DELLE CHIAVI, DA PARTE DI HUBERTUS TROSKA NUMERO UNO DI MERCEDES-BENZ TRUCKS, DEL PRIMO ESEMPLARE DI UNA FLOTTA DI NUOVI ACTROS AD ANDREA TOCCAFONDI, PRESIDENTE DEL CDA DELL'AZIENDA DI TRASPORTI DI MADONE.

Massimiliano Campanella

MONZA - Andrea Toccafondi è una persona decisamente "tosta". A 65 anni, ha il piglio decisionista e la fermezza che lo contraddistinguono da anni nei diversi ruoli che lo vedono impegnato in prima fila: Presidente dell'AC Prato e Presidente del Cda della Koinè, azienda leader nel settore dell'autotrasporto nazionale e mondiale con sede a Madone, piccolo comune situato nell'isola bergamasca. È in questa veste che era presente da protagonista alla presentazione dell'Annuario del Mondo dei Trasporti edizione 2012. Nelle sue mani Hubertus Troska, Head of Mercedes-Benz Trucks Europe & Latin America, e Andreas Schmid, Direttore Generale Veicoli Industriali e Commerciali Mercedes-Benz Italia, hanno conse-

nivo per forza...". E si è ritrovato in prima pagina per contestazioni alla sua presidenza e addirittura per vicende a metà tra il calcio e la famiglia, negli Anni Novanta, quando suo figlio era portiere della squadra.

SPERANZA PER IL FUTURO

Ma a noi interessa lui come esponente del mondo del trasporto e dalle poche parole scambiate emerge una persona simpatica, che ama conversare e che vorrebbe intrattenersi più a lungo con il suo interlocutore, solo a patto che... ne abbia la completa fiducia. "Non mi rovini la giornata di oggi - ci ha detto subito dopo la cerimonia di consegna - è una giornata di allegria e di speranza verso un futuro che speriamo ci riservi qualcosa di buono: è la prima volta in Ita-



Foto di gruppo davanti al nuovo **Actros** consegnato alla Koinè: da sinistra, **Andreas Schmid**, Direttore Generale Veicoli Industriali e Commerciali **Mercedes-Benz Italia**, **Alwin Epple**, Presidente e Ceo di **Mercedes-Benz Italia**, **Andrea Toccafondi**, Presidente del Consiglio di Amministrazione di **Koinè**, e **Hubertus Troska**, Direttore **Mercedes-Benz Trucks** per l'Europa e l'America Latina.



gnato le chiavi del primo esemplare di una grossa flotta di unità del nuovo Actros destinati a Koinè: un Mercedes-Benz Actros 1845 LS NR Flat Floor.

Restio a rilasciare interviste, con i giornalisti Toccafondi non è che abbia mai avuto un buon rapporto. Ma del resto quel giorno a Monza era un protagonista dell'evento e nonostante le sue resistenze siamo riusciti a scambiare con lui quattro parole (ma solo quattro!). "In realtà - ha affermato il numero uno di Koinè - non mi piace finire alla ribalta della cronaca, ma quand'ero presidente dell'AC Prato ci fi-

lia per Hubertus Troska, numero uno di Mercedes-Benz Trucks. Questo vorrà pur dire qualcosa sulle strategie Mercedes-Benz nel nostro mercato".

Koinè è una delle più importanti realtà del trasporto italiano e internazionale. Ha scelto il nuovo Mercedes-Benz Actros, neo-eletto "Truck of the Year" e punto di riferimento del mercato dei trucks, per l'eccellenza in termini di comfort, dinamica di marcia e redditività. Straordinaria robustezza, intervalli di manutenzione che arrivano a 150mila km e riduzione dei consumi si traducono in un

notevole vantaggio economico per aziende come Koinè che gestiscono un importante parco veicoli che realizza milioni di chilometri ogni anno.

AFFIDABILITÀ IN PRIMO PIANO

"La scelta sul nuovo Actros - ha dichiarato Toccafondi subito dopo un brindisi augurale - è stata dettata principalmente dall'affidabilità".

Il nuovo Actros è stato colaudato come nessun altro veicolo industriale fino a oggi. Ad aumentare la sua redditività concorrono inoltre innovativi sistemi telematici come, ad

esempio, il sistema FleetBoard, nella nuova generazione incluso nella dotazione di serie. Per i primi quattro mesi i servizi di FleetBoard sono gratuiti: registrazione percorsi, analisi d'impiego, telediagnosi, gestione della manutenzione e analisi dello stile di guida. Stando ai dati forniti da Mercedes-Benz, con FleetBoard è possibile ottenere un risparmio dal 5 al 15 per cento sui costi di trasporto su ogni singolo veicolo.

Koinè nasce nel 1998 come impresa di trasporti e logistica per la San Pellegrino, azienda ubicata a Madone che commercializza acque minerali e

bevande. Alla fine degli Anni Novanta la San Pellegrino introdusse il servizio di servizio a domicilio, al quale provvedeva Koinè, una nuova realtà aziendale madonese.

ESPANSIONE CONTINUA

Ma quelli erano solo gli inizi di un percorso che avrebbe portato, nel 2003 - quindi nel giro di un lustro, non di

più - a iniziare l'attività a livello internazionale, e oggi Koinè svolge servizi di gestione del magazzino e di trasporto per clienti prestigiosi, offre servizi di trasporto mirati, competitivi e moderni, consapevole dell'importanza che il trasporto riveste nelle strategie d'impresa. Nel 2009 l'azienda ha arricchito la sua presenza sul territorio europeo con due nuove sedi a Parigi e Francoforte.

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE
Paolo Altieri

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

SEDE LEGALE
Via Stresa 15 - 20125 Milano

EDITORE Vega Editrice

PRESIDENTE Luisella Crobu

DIRETTORE EDITORIALE Cristina Altieri

CONDIRETTORE EDITORIALE Vincenzo Lasalvia

PUBBLICITÀ

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

PROMOZIONE Piero Ferrari

ART DIRECTOR Renato Montino

IMPAGINAZIONE E FOTOCOMPOSIZIONE
Varano, Busto Garolfo (Milano)

STAMPA
Graphicscalve, Vilminore di Scalve (BG)

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

Un piacere di guida unico.

Il nuovo Actros. Una nuova dimensione della dinamica di marcia.

Salire a bordo, guidare, rilassarsi... il nuovo Actros assicura un piacere di guida mai provato prima. Scopriate i nuovi motori che si distinguono per alte prestazioni e grande silenziosità. Lo sterzo preciso che consente di gestire con sicurezza anche le situazioni più difficili. E il nuovo assetto che sembra cancellare ogni irregolarità del fondo stradale. Scopritelo adesso presso il Vostro Concessionario Mercedes-Benz di fiducia e all'indirizzo www.mercedes-benz.it/truck



Un marchio della Daimler AG



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

DAF TRUCKS / Un nuovo motore Euro 6 in arrivo il prossimo anno

Obiettivo: garanzia di efficienza

SARÀ DISPONIBILE IN TRE LIVELLI DI POTENZA, 310, 460 E 510 CV, ED È FRUTTO DELL'ESPERIENZA SVILUPPATA NEGLI STATI UNITI CON I MODELLI KENWORTH E PETERBILT, ATTUALMENTE EQUIPAGGIATI CON IL MOTORE PACCAR A SEI CILINDRI DA 12,9 LITRI IN REGOLA CON LE NORMATIVE EPA 10.

Nils Ricky

EINDHOVEN - L'esperienza sviluppata negli Stati Uniti con i modelli Kenworth e Peterbilt, attualmente equipaggiati con il motore Paccar a sei cilindri da 12,9 litri in regola con la normativa Epa 10, sta alla base del nuovo progetto di motore Euro 6 che il costruttore olandese introdurrà dal 2013, in tre livelli di potenza, 310, 460 e 510 cv, e che verrà presentato ufficialmente al Salone di Hannover.

UNA GRANDE ESPERIENZA

“Con l'Epa 10 - ha spiegato Ron Borsboom, responsabile dello sviluppo dei prodotti Daf - abbiamo accumulato una grande esperienza, che ora applichiamo in Europa per la normativa Euro 6. Ad esempio con il ricircolo dei gas di scarico EGR, un turbo a geometria variabile e un filtro antiparticolato attivo. Abbiamo sviluppato ulteriormente queste tecnologie concentrando l'attenzione su come

integrarle al meglio nella concezione europea di veicolo.

Un buon esempio è costituito dalla posizione rialzata del radiatore EGR che ci ha permesso di posizionare il turbo più vicino al blocco, riducendo ulteriormente le dimensioni complessive del motore. Questo fattore è molto importante quando si tratta di montare il motore su veicoli europei con cabina sul motore: consente infatti di avere un pianale della cabina basso che facilita l'entrata e il massimo spazio nella cabina. Inoltre, applicheremo al motore Paccar MX-13 Euro 6 tecnologie introdotte di recente come parte del programma ATe per i modelli Euro 5. Alcuni esempi di queste tecnologie sono il collettore di scarico incapsulato, che migliora l'efficienza del turbo, e l'ottimizzazione di fasce elastiche e raffreddamento”.

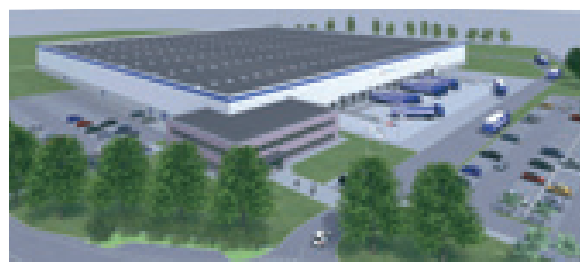
La base di partenza del nuovo motore Paccar MX-13 è un monoblocco che, come la testata, è stato costruito usando ghisa a grafite compatta e che integra numerosi compo-



Ron Borsboom, responsabile dello sviluppo dei prodotti Daf Trucks, con il nuovo motore Paccar MX-13 Euro 6.

NUOVO PACCAR PARTS CENTER A EINDHOVEN

A sostegno della crescita in Europa



EINDHOVEN - Richiederà un investimento di 30 milioni di euro il nuovo Paccar Parts Center, che il costruttore intende predisporre a Eindhoven e che andrà a

sostituire quello attuale. “Per fornire ulteriore efficienza operativa e sostenere la crescita del marchio Daf sul mercato europeo - ha commentato il Presidente di Daf Trucks Harrie Schippers - Lo scorso anno abbiamo raggiunto, nei Paesi dell'Unione Europea, una quota mercato record del 15,5 per cento per il segmento superiore alle 16 tonnellate, oltre alla leadership nelle vendite di trattori pesanti stradali. Un successo dovuto alla nostra eccellente rete di concessionari ma anche all'efficace gamma di prodotti di supporto fornita da Paccar Financial e Paccar Parts”.

DEBUTTÒ AL SALONE DI AMSTERDAM DEL 1962

Celebrazione dei 50 anni del Daf 2600



AMSTERDAM - Con il ritorno del Salone Rai di Amsterdam, Daf ha voluto celebrare i cinquant'anni dalla presentazione del 2600, uno dei modelli che hanno fatto la storia del costruttore, presentato proprio nell'edizione del 1962. Dotato di un motore da 11,1 litri, con una potenza massima di 220 cv, il Daf 2600 si distingueva soprattutto per il comfort offerto all'autista, grazie alla cabina a forma di cubo, con una vetrata particolarmente estesa, sedili di tipo Luxury, regolati a molle, con quello del passeggero che poteva essere reclinato, cruscotto ergonomico e riscaldamento di qualità. Ma la maggior innovazione era rappresentata dalla cabina sleeper, una delle prime immesse sul mercato, con due letti, quello superiore ripiegabile. Fino al 1974 del 2600 sono stati prodotti oltre 15mila esemplari.

nenti, come le tubazioni e i due gruppi pompa del sistema di iniezione Common rail, che possono così essere azionati dallo stesso albero a camme che comanda le valvole. In più, per evitare perdite attraverso il sistema di tubi centrale, è stato ottimizzato il dosaggio del carburante.

Altro punto di forza del nuovo propulsore è il sistema Common rail, che consente di arrivare a una pressione di 2.500 bar, inserendo nel ciclo una fase di pre-iniezione, una di post-iniezione o una combinazione di tutte e due, in modo da assottigliare la polverizzazione del gasolio, migliorandone la combustione, il che all'atto pratico significa ridurre la rumorosità, le emissioni e, per quanto possibile, i consumi. “A questo contribuisce anche il software rinnovato del motore - ha puntualizzato Borsboom - a cui si aggiungono nuovi sensori e attuatori che funzionano in modalità più veloce e precisa per assicurare la costante iniezione della giusta miscela di aria, gas di scarico e carburante”.

IL MIGLIOR RISULTATO POSSIBILE

Sempre per cercare il miglior risultato possibile è stato adottato un turbocompressore a geometria variabile, che quindi garantisce prestazioni adeguate con qualsiasi regime di giri oltre a rendere più efficace il ricircolo dei gas di scarico, soprattutto se ai bassi regimi. “Questa tecnologia -

chiarisce il responsabile sviluppo prodotto - ci permette di impostare con precisione la quantità di gas di scarico che ritorna nel motore, in modo da migliorare anche l'efficienza nei consumi. L'applicazione di un turbo avanzato ha poi un effetto positivo sul freno motore MX, in grado di rilasciare oltre il 75 per cento dei suoi 325 kW di potenza già dai 1.500 giri/min”.

Per raggiungere i livelli di emissioni richiesti dalla normativa Euro 6, che prevedono rispetto all'Euro 5 una riduzione del 77 per cento degli ossidi di azoto e del 66 per cento del particolato, Daf ha utilizzato, oltre al già citato sistema di ricircolo dei gas di scarico, un sistema di post-trattamento con convertitore catalitico Scr e un filtro antiparticolato attivo. La combinazione serve sia per lavorare i gas di scarico che per ottenere la temperatura necessaria per dare modo al filtro di rigenerare i particolati intrappolati. Sempre per migliorare la rigenerazione passiva, sono stati incapsulati sia il collettore di scarico che gran parte dei componenti del sistema.

In caso non possa generarsi la rigenerazione passiva, il motore interviene tramite un settime iniettore posizionato dietro il turbocompressore e davanti al filtro antiparticolato, che provvede a iniettare carburante nel convertitore catalitico di ossidazione, generando il calore necessario per rigenerare il filtro. Anche il convertitore catalitico Scr è

stato ottimizzato per funzionare in modo efficiente anche con diverse temperature dei gas di scarico.

A questa struttura di base si aggiungono tutta una serie di migliorie accessorie, che hanno l'obiettivo di ridurre le esigenze di manutenzione e calmierare i pesi, come la cinghia trapezoidale multipla, la ventola montata direttamente sull'albero motore, senza albero del giunto, il filtro del carburante e il separatore d'acqua combinati in una singola unità montata direttamente sul motore, il refrigeratore dell'olio, combinato con il filtro, in acciaio inossidabile. Con la coppa dell'olio di maggiori dimensioni e realizzata in materiale composito, più leggero, gli intervalli di manutenzione passando a 150mila km.

PAROLA CHIAVE EFFICIENZA

“Oltre all'affidabilità e alla durata - ha concluso Ron Borsboom - la parola chiave più importante della tecnologia Daf Euro 6 è l'efficienza. Il nostro scopo è mantenere consumo di carburante ed emissioni di CO2 ai bassi livelli degli attuali veicoli ATe Euro 5. Abbiamo quindi fatto il massimo per ottenere il meglio dalla tecnologia. Lo scopo di Daf non è mai stato quello di essere i primi a introdurre il nostro motore Euro 6. Per noi è stato più importante sfruttare il tempo disponibile per sviluppare le soluzioni migliori”.

La redditività dei nostri clienti è il nostro obiettivo

Presentazione dell'ATe. Efficienza del trasporto avanzato di DAF. Un'intera gamma di soluzioni innovative sottolinea il nostro impegno finalizzato a massimizzare l'efficienza, ottimizzare il consumo e ridurre al minimo l'impatto ambientale. Con i nuovi trattori DAF CF85 e XF105 ATe edizione speciale questi vantaggi sono a disposizione di tutti. Contattate la concessionaria DAF o visitate il sito Web www.daftrucks.it/ate.

Perché la redditività dei nostri clienti è il nostro obiettivo.

driven by quality



DAF
*ti aspetta
al Week end
del Camionista
il 19 e 20 Maggio
presso l'autodromo
Santa Monica di Misano.*

Vieni a provare i nuovi ATe!

PACCAR
FINANCIAL

DAF
A **PACCAR** COMPANY

PACCAR
PARTS

www.daftrucks.it

MERCEDES-BENZ / Nell'Actros Trucking 2012 a confronto i due giganti della strada

Actros sfida Actros

IL QUESITO È: COSA SA FARE IL NUOVO ACTROS DI MEGLIO RISPETTO AL COLLAUDATO MODELLO PRECEDENTE? LA RISPOSTA NELL'ACTROS TRUCKING 2012, UN TOUR EUROPEO DI SEI TAPPE LUNGO 5.500 KM DALLA GERMANIA AL SUD DELLA SPAGNA E RITORNO. PROTAGONISTI DIECI ACTROS, CINQUE ESEMPLARI DELLA NUOVA GAMMA E ALTRETTANTI DELLA PRECEDENTE.

di punta GigaSpace sovrasta gli altri concorrenti mentre la BigSpace si ritrova quasi "spalla a spalla" con il precedente modello di punta, la vendutissima variante MegaSpace del vecchio Actros. Le tre cabine StreamSpace della nuova gamma

corrispondono in linea di massima alla cabina L della precedente famiglia Actros.

Per quanto riguarda le cabine, la distinzione cromatica tra la postazione di lavoro e la zona "relax" del nuovo Actros è evidente e piacevole. La qualità e il comfort delle cabine si può verificare solo dormendoci dentro e il nuovo Actros stabilisce nuovi parametri di riferimento per quanto riguarda il comfort della zona notte. Il climatizzatore automatico programmabile, ad esempio, è ancora più silen-

zioso grazie a condotti di ventilazione ottimizzati. Attraverso l'impianto frontale nella cabina viene immessa aria fresca, mentre prima il raffreddamento avveniva solamente con la funzione di ricircolo.

Anche la postazione di lavoro della nuova ammiraglia dei pesanti della Stella è stata oggetto di profonde modifiche che ne migliorano sensibilmente funzionalità e comfort. Il ponte di comando del nuovo Actros si presenta strutturato in modo ancora più chiaro rispetto al suo

Fabio Basilico

STOCCARDA - Sfida tra fratelli giganti. È questo l'Actros Trucking 2012. Dieci Actros protagonisti di un tour di sei tappe lungo 5.500 km dalla Germania fino al sud della Spagna e ritorno con una domanda in testa a cui dare una risposta ben precisa: cosa sa fare il nuovo Actros di meglio rispetto al collaudato modello precedente? I dieci Actros sono equamente suddivisi tra cinque esemplari della nuova gamma e altrettanti della vecchia. Identici i livelli di potenza.

CONFRONTO COSTRUTTIVO

Il nuovo Actros accetta dunque il confronto con il suo apprezzato predecessore. Tutti schierati in fila, i dieci autoarticolati sono in perfetta armonia, i cinque nuovi arrivati brillano con l'orgoglio della novità, senza tuttavia mettere in ombra i "fratelli maggiori" che hanno alle spalle milioni di chilometri macinati lungo le strade internazionali. Già dall'inizio, il confronto sembra reggere: del resto, il pluripremiato Actros della prima generazione, prodotto e venduto dal 1996 in più di 700mila unità, è ancora attuale nel design e nelle prestazioni. Certo non può che attirare l'attenzione il nuovo Actros: con la sua altezza, la versione



NUOVO ACTROS: COMFORT SU MISURA CON UNA SCELTA DI BEN SETTE CABINE

Moderno punto di riferimento per tutte le percorrenze



Nuovo Actros fissa innovativi parametri in termini di ottimizzazione dello spazio.

STOCCARDA - Della nuova gamma Actros colpisce il fatto di avere a disposizione ben sette cabine, cinque delle quali a pianale piatto, in grado di soddisfare ogni esigenza del trasporto di linea, da quelli regionali con pernottamenti occasionali agli spostamenti nazionali di più giorni fino ai trasporti internazionali con tragitti che a volte richiedono svariate settimane di viaggio. Un segno di modernità che non passa inosservato. Il veicolo fissa nuovi parametri di riferimento in termini di ottimizzazione dello spazio, design degli interni e attenzione per i dettagli dal punto di vista estetico, ergonomico e funzionale. Il tutto in una superficie di soli 6 metri quadrati dove per la prima volta, plancia e l'accogliente zona giorno sono separa-

te. La nuova famiglia Actros si presenta con le seguenti misure: 2,3 e 2,5 metri di larghezza, quattro varianti di tetto e una lunghezza massima di 2,3 metri. Le sette cabine sono le seguenti: si parte con la ClassicSpace lunga con tetto standard (2,3 m di larghezza, altezza interna massima 1,59 m) per poi passare alla ClassicSpace lunga con tetto standard e pianale piatto (2,3 m di larghezza, altezza interna 1,64 m), alla StreamSpace lunga (2,3 m di larghezza, altezza interna massima di 1,84 m), alla StreamSpace lunga con pianale piatto (2,3 m di larghezza, altezza interna 1,97 m), alla StreamSpace lunga con pianale piatto (2,5 m di larghezza, altezza interna 1,97 m), alla BigSpace lunga con pianale piatto (2,5 m di larghezza, 1,99 m di altezza interna) e alla GigaSpace lunga con pianale piatto (2,5 m di larghezza, altezza interna di 2,13 m).

Il nuovo approccio della separazione tra postazioni di lavoro e zona giorno ha conseguenze positive ai fini della praticità. Ad esempio, il nuovo Actros dispone di uno spazio di stivaggio abbondante e distribuito proprio nei punti in cui è più utile all'autista. Lo stesso vale per la libertà di movimento; ovunque il conducente vada e si soffermi nella cabina, i designer hanno previsto uno spazio estremamente generoso. Una novità unica è rappresentata dal SoloStar Concept di nuova concezione, disponibile a richiesta per il nuovo Actros, che offre una nuova dimensione del relax e garantisce il massimo riposo. Questa comoda "zona relax" sul lato passeggero ha la forma di un salotto ed è collocata verso il retro, lungo la parete posteriore. La libertà di movimento è estremamente ampia: perfino gli autisti più alti possono distendere le gambe e sedersi comodamente nelle pause di lavoro. Per incrementare lo spazio libero è possibile ribaltare il letto inferiore verso la parete posteriore. Inoltre, da sotto il letto l'autista può estrarre a ribalta un tavolino. Il sedile del SoloStar Concept è dotato anche di una cintura di sicurezza a tre punti e di un poggiatesta, e può quindi essere utilizzato senza limitazioni durante la marcia.

L'abitacolo del nuovo Actros può essere ulteriormente valorizzato e personalizzato con due versioni di allestimento. La

Home-Line sottolinea il lato accogliente del truck tedesco ed è caratterizzata da maniglie interne in look legno e inserti sulla plancia. A questo si aggiunge un volante in pelle, disponibile a richiesta in pelle e legno. Inserti di moquette in velluto tra i sedili e rivestimenti delle porte in beige almond, fissati mediante puntatura, completano la versione.

La versione Style-Line accentua invece il dinamismo del nuovo Actros con maniglie interne delle porte in look cromato, così come gli inserti su plancia, volante, bocchette di ventilazione e leva di comando dello sterzo. Gli elementi cromati non sono realizzati in materiale sintetico verniciato, bensì in vero metallo nel look "Silver Shadow" e contribuiscono ad aumentare l'immagine di pregio del nuovo Actros. L'abitacolo è completato da inserti in moquette di velluto tra i sedili e rivestimenti delle porte in velluto nei colori nero-argento. Esteriormente, il nuovo Actros con allestimento Style-Line esprime un carattere sportivo grazie a una modanatura cromata sull'aletta parasole e le coperture degli alloggiamenti dei retrovisori cromate, la Stella Mercedes illuminata, le luci soffuse "ambient", i fendinebbia e le luci diurne a Led.

Tre diversi pacchetti rendono particolarmente accessibile, grazie a un interessante sconto sui singoli accessori, l'elevato comfort di bordo del nuovo Actros e, raggruppando i tipici equipaggiamenti a richiesta, rendono più facile la scelta al momento dell'acquisto. Il Comfort Pack Basic comprende, tra l'altro, la chiusura Comfort, una tendina parasole avvolgibile in due parti, luci soffuse "ambient" e altoparlanti a 2 vie. Il Comfort Pack Classic include un vano portaoggetti con serratura sopra il parabrezza e un cassetto supplementare nella consolle centrale, trombe pneumatiche e tendine avvolgibili parasole in alto sui finestrini delle porte, volante in pelle e tetto apribile e basculante elettrico.

Infine, il Comfort Pack Top comprende anche il Sound System, il quadro strumenti in versione Highline, un ripiano supplementare per gli scomparti sul tetto, il climatizzatore automatico, un frigorifero nel cassetto sotto il letto e la Stella Mercedes illuminata nella mascherina del radiatore.

NUOVO ACTROS: SICUREZZA E COMPORTAMENTO SU STRADA

L'autocarro che facilita la guida è pronto a stupire



La spina dorsale dell'Actros ultima generazione è il nuovo telaio.

STOCCARDA - Se si pensa al nuovo Actros, vengono in mente due caratteristiche che lo rendono un veicolo esemplare nel mercato dei truck pesanti per il trasporto di linea: comportamento su strada e sicurezza. Controllo e facilità di guida sono due must della nuova ammiraglia di Stoccarda, così come lo è il concetto di sicurezza che sottende all'intero progetto. Il merito è del nuovo telaio e dell'assetto completamente rielaborato. Dinamica di marcia, maneggevolezza e comfort: queste tre

prerogative devono la loro ragione d'essere a una concezione integrata dell'assetto e del comfort di marcia, che partendo dal telaio abbraccia l'assetto e le sospensioni della cabina per arrivare fino al sedile di guida. La spina dorsale del nuovo Actros è costituita dal nuovo telaio progettato senza compromessi per i veicoli stradali. Particolarmente resistente alla torsione, dispone di un'ampia carreggiata che misura ora 834 mm (contro i precedenti 744 mm). Nella loro struttura di base, gli assi sono stati ripresi dal modello precedente. I progettisti hanno tuttavia rielaborato completamente articolazione e molleggio a favore della sicurezza e del comfort di marcia. Ad assicurare il comfort di marcia provvedono ora le sospensioni pneumatiche a quattro soffietti che rispondono con precisione alle irregolarità del manto stradale. I collaudati assi anteriori a gomito sono disponibili con sospensioni meccaniche e pneumatiche per diverse varianti di peso totale a terra.

Tre le versioni per le sospensioni della cabina di guida: sospensioni Standard, sospensioni Comfort e sospensioni pneumatiche (di serie sulle cabine con pianale piatto). Il precursore del nuovo Actros ha rivoluzionato nel 1996 il mondo degli autocarri con un impianto frenante a quattro dischi con sistema ad alta pressione e regolazione elettronica. Partendo da queste basi ottimali, il nuovo Actros fissa ancora una volta nuovi parametri di riferimento con un freno motore a tre stadi ad alte prestazioni (disponibile a richiesta) che raggiunge una potenza frenante incredibile, fino ad un valore massimo di 400 kW/544 cv nella versione Euro 6. È nuovo anche il retarder secondario ad acqua, anch'esso disponibile a richiesta, che ha una coppia frenante massima di 3.500 Nm o di 750 kW. Il nuovo retarder non è solo più potente, ma anche più leggero, dal momento che pesa soltanto 65 kg contro i precedenti 100 kg circa. Anche i sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida della serie precedente possono essere considerati vere e proprie pietre miliari.

In questo settore l'Actros è sempre stato un pioniere e un modello di riferimento, offrendo equipaggiamenti come la regolazione della distanza, il sistema antisbandamento, lo Stability Control Assist o il rivoluzionario Active Brake Assist con frenata automatica d'emergenza di fronte agli ostacoli fissi o mobili. Il nuovo modello aumenta ulteriormente il proprio vantaggio sulla concorrenza. Ad esempio, la regolazione della stabilità fa parte della dotazione di serie sia delle motrici per

semirimorchio sia degli autotelai. Inoltre, l'esclusivo sistema di mantenimento della distanza con funzione "stop and go" regola ora automaticamente persino le partenze e le fermate in coda, alleviando il compito dell'autista quando si attraversano i centri urbani o nel traffico intenso. E non è più accoppiato automaticamente con il retarder. Il prezzo vantaggioso dei pacchetti di sicurezza preconfezionati è un invito a usufruire in pieno della tecnologia di sicurezza del nuovo Actros. Il Safety Pack Basic riunisce il sistema di mantenimento della distanza, il sistema antisbandamento e l'airbag lato guida. Il Safety Pack Classic comprende anche l'Active Brake Assist e la regolazione antirollio per i cassonati. Infine, il Safety Pack Top offre in aggiunta anche il retarder.

Il nuovo Actros è un autocarro di categoria superiore confezionato su misura. Rispetto al modello precedente, la gamma è cresciuta ulteriormente e prevede ora configurazioni a due o a tre assi con asse posteriore o anteriore aggiunto e tre diverse altezze per il telaio: standard, ribassato e Lowliner. Mercedes-Benz ha inoltre aumentato il numero di passi disponibili, ora molto ravvicinati. Per le motrici per semirimorchio, ad esempio, sono disponibili quattro passi rispettivamente da 3.550, 3.700, 3.850 e 4.000 mm. Per l'autotelaio a due assi sono previsti invece ben undici passi che a intervalli progressivi di 300 mm coprono l'intera fascia da 3.600 mm a 6.600 mm. L'altezza di aggancio è scesa ancora per i modelli a telaio ribassato e Lowliner. Anche il telaio dei cassonati è molto più basso e di conseguenza più facile da allestire. Anche i motori heavy duty di Actros fissano nuovi parametri di riferimento.

La nuova generazione di motori Mercedes-Benz BlueEfficiency Power è offerta in versione Euro 6. Il primo membro della nuova famiglia di motori è il sei cilindri in linea Mercedes-Benz OM 471. Il nuovo propulsore eroga un range di potenza che va da 310 kW/421 cv a 375 kW/510 cv e una coppia compresa tra 2.100 e 2.500 Nm. Alla trasmissione provvede la terza generazione di cambi totalmente automatizzati Mercedes PowerShift. Le versioni Euro 5 sono disponibili a richiesta e per soddisfare le richieste dei clienti la gamma comprende anche versioni conformi allo standard EEV basate sulla versione Euro 5. Le versioni EEV ed Euro 5 sono disponibili nelle tre classi di potenza 310 kW/421 cv, 330 kW/449 cv e 375 kW/510 cv.

predecessore. Due grandi strumenti circolari forniscono informazioni sulla velocità e sul numero di giri del motore, coadiuvati da utili strumentazioni supplementari e da un grande display a colori in posizione centrale. Tutte le funzioni di comando del cambio automatico PowerShift, del freno motore e, eventualmente, del nuovo retarder secondario ad acqua sono raggruppate in un'unica leva a destra del volante. Nel vecchio Actros, invece, le funzioni del cambio erano gestite tramite un joystick sul bracciolo a destra del sedile di guida.

Altra importante differenza: nelle immediate vicinanze del nuovo gruppo di comandi del cambio e dei freni, a portata di mano sulla razza destra del volante, sono raggruppati importanti sistemi di assistenza alla



Sopra e in centro, i dieci **Actros** schierati protagonisti dell'Actros Trucking 2012.

guida come il Tempomat e il limitatore di velocità che il conducente può impostare liberamente. Nel modello precedente queste funzioni erano integrate nel comando sul piantone di guida. Un grande vantaggio della nuova strategia di comando consiste nella sua immediata comprensibilità. Ad esempio, i tasti disponibili sulla razza sinistra del volante risultano chiari, ergonomici e intuitivi e consentono di navigare con estrema facilità attraverso tutti i menu di controllo e regolazione del veicolo.

DETTAGLI DI OTTIMIZZAZIONE

Inoltre, il volante adesso può essere regolato semplicemente con la pressione del piede, mentre prima occorreva un comando manuale a pulsante. Senza contare che la fascia di regolazione disponibile è stata ulteriormente ampliata. Il nuovo Actros non parte più con una chiave di accensione tradizionale, bensì con il pulsante

start/stop. Alla prima lieve pressione, il veicolo effettua una sorta di autodiagnosi; una volta premuto a fondo il pulsante, il motore si accende.

Su strada si apprezza l'evoluzione del cambio PowerShift di serie, già noto sul precedente Actros. Oltre che del programma d'innesto automatico e della modalità di comando manuale adesso si avvale anche della nuova funzione supplementare "A-Economy". Una volta attivata con una semplice pressione del dito sul comando al volante, il risparmio di carburante aumenta sensibilmente. Nelle cambiate il numero di giri viene ulteriormente ridotto, mentre il limitatore di velocità permette, se si desidera, di abbassare il limite da 90 a 85 km/h e il sistema di assistenza alla guida Tempomat fa in modo che tutte le manovre di accelerazione si svolgano secondo il "Soft-Cruise-Mode", cioè riducendo lievemente la coppia.

Dal punto di vista dell'assetto, il nuovo Actros ha qualcosa in più rispetto al suo egregio

predecessore e mostra una precisione di guida ancora più raffinata, all'insegna del motto "Rigoroso e docile al tempo stesso". Nel calcolo rientra anche il comportamento di risposta dell'impianto frenante d'esercizio, ulteriormente ottimizzato, che reagisce in modo sensibile ai comandi dell'autista. Nella marcia normale su strade a scorrimento veloce, i freni a disco non hanno granché da fare, grazie soprattutto al nuovo freno motore ad alte prestazioni (con potenza fino a 400 kW) con retarder secondario ad acqua (con potenza fino a 750 kW). Ulteriore punto di appetibilità del nuovo Actros è il nuovo sistema di valutazione dello stile di guida "FleetBoard Eco-Support", uno strumento di analisi che mostra in tempo reale lo stile di guida personale del conducente. Se vengono rilevate margini di miglioramento, l'elettronica suggerisce al conducente come correggere il proprio comportamento di guida. Benvenuti nel futuro del trasporto di linea.

SCANIA / Ampliata la gamma di opzioni per l'illuminazione frontale

Sempre in vista

IN LINEA CON LA CONTINUA EVOLUZIONE DEI SUOI PRODOTTI, LA CASA SVEDESE HA APPRONTATO UN'ACCURATA REVISIONE DELL'ILLUMINAZIONE ANTERIORE DEI SUOI VEICOLI.

Giancarlo Toscano

SÖDERTÄLJIE - A prima vista un camion Scania deve essere immediatamente riconoscibile. Sia di giorno che di notte. Un assunto che la Casa svedese ha preso molto sul serio, al punto che in linea con il conti-

nuo sviluppo dei suoi prodotti, ha approntato un'accurata revisione dell'illuminazione frontale dei suoi veicoli. Gli operatori del trasporto possono così ora usufruire di una più ampia gamma di opzioni, mentre gli appassionati di camion vengono aggiornati sulle

nuove tipologie di fari che la moderna tecnologia dell'illuminazione consente di ideare, progettare e sviluppare.

In sostanza, Scania aggiunge i nuovi fari H7 agli attuali H4 e agli Xenon opzionali. Le nuove unità hanno lenti di vetro chiaro e lo stile assomiglia a quello dei fari allo Xenon, che rappresentano attualmente uno dei traguardi dell'illuminazione dei veicoli su strada.

Naturalmente, i nuovi moduli di indicatori con le luci diurne, le luci laterali e gli indicatori integrati sono progettati per adeguarsi allo stile dei gruppi ottici rivisitati. Tutti i componenti utilizzano la tecnologia a Led che ha un ciclo di vita significativamente più lungo rispetto alle lampadine tradizionali, assicurando così elevate prestazioni d'illuminazione abbinate a un consistente risparmio econo-

mico. Il modulo complessivo lascia anche spazio sia ai fendinebbia che alle luci di profondità nel paraurti.

Scania dunque offre ai propri clienti una vasta scelta di configurazioni d'illuminazione con differenti caratteristiche. I nuovi fari H7 forniscono un fascio di luce più ampio rispetto agli H4. Gli anabbaglianti rimangono accesi quando si utilizzano gli abbaglianti, garantendo maggiore omogeneità al faro abbagliante. Gli H1 sono utilizzati per gli abbaglianti.

I fari allo Xenon forniscono un fascio di luce lungo e ampio, adatto principalmente per la guida notturna. I nuovi fari H7 sono utilizzati per gli abbaglianti. Va anche detto che le luci allo Xenon hanno un ciclo di vita significativamente lungo. I fari H4 assicurano un'illuminazione chiara e di lunga portata, particolarmente comoda per la guida rilassata in autostrada.

Nella moderna concezione di un truck, ogni dettaglio, piccolo o grande che sia, ha una rilevanza fondamentale nel garantire un insieme di valori che tra loro si devono ar-



I fari allo **Xenon** forniscono un fascio di luce lungo e ampio, adatto principalmente per la guida notturna in condizioni di sicurezza.

monizzare per affrontare le sfide sempre più complesse che il mercato dei veicoli da lavoro oggi impone.

L'estetica si abbina così al design degli interni, lo sfruttamento ottimale dello spazio di lavoro e di vita del trasportatore si allarga fino a includere elementi di comfort, ergonomia e funzionalità, l'efficienza e l'economia di gestione di un camion non riguarda solo le sue performance su strada ma anche le operazioni di manutenzione e assistenza, concepite per ridurre al minimo i fermi macchina e consentire all'azienda di trasporti di non perdere redditività.

In quest'ottica, un moderno costruttore come Scania, protagonista sui mercati internazionali con prodotti e servizi sempre più all'avanguardia orientati alla massima soddi-

sfazione del cliente e delle sue richieste, dimostra ancora una volta di essere leader del settore compiendo un salto evolutivo su un circoscritto ambito di intervento come quello dei sistemi d'illuminazione, non meno importante e non meno indispensabile di altri.

Inoltre, il progresso compiuto nella tecnologia d'illuminazione frontale dei veicoli del Grifone testimonia ancora una volta la massima attenzione che il management e gli ingegneri di Södertäljje riservano alla sicurezza. Un'efficiente illuminazione di un veicolo su strada è una delle garanzie di un suo corretto utilizzo, sia per quanto riguarda il lavoro del conducente che per ciò che attiene alla prevenzione di eventuali incidenti ai danni degli altri utenti della strada.



I nuovi fari **H7** forniscono un fascio di luce più ampio rispetto agli H4. Rappresentano una delle alternative di punta dell'offerta **Scania**.

Cambi Automatici Allison. Efficienza nei consumi e maggiore produttività.

Una soluzione efficiente per sfruttare al meglio le proprie risorse nelle missioni urbane.

Trazione continua anche durante i cambi marcia per consumi ottimizzati e consegne puntuali.

Il convertitore di coppia per uno spunto maggiore ed una manovrabilità impareggiabile.

Minori sollecitazioni della meccanica del veicolo per l'abbattimento dei costi di manutenzione.

Chiedeteci, e vi informeremo.



PER INFORMAZIONI: ALLISON TRANSMISSION EUROPE B.V.
CORSO G. LANZA, 100 10133 TORINO

TEL.: 011 5363160 FAX: 011 5363164

Allison
Transmission

www.allisontransmission.com

Caro AdBlue, non mi servi più.

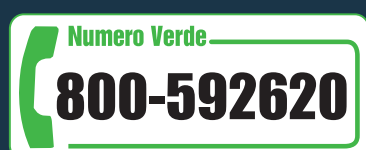


A partire da
€ 36.000,00*

MAN TGL e TGM. L'unica gamma completa di veicoli per la distribuzione che soddisfa le normative anti inquinamento **Euro 5 ed EEV senza bisogno di AdBlue** grazie alla tecnologia **MAN PURE DIESEL®**.

Grazie a motori common rail di ultima generazione, i MAN TGL e TGM garantiscono il rispetto delle normative anti inquinamento attuali con un notevole risparmio di costi e la totale autonomia dalla rete distributiva AdBlue. Con portate da 7,5 a 26 tonnellate e potenze da 150 a 340 cv, rispondono ad ogni vostra esigenza di trasporto nel settore della distribuzione a medio e corto raggio.

*Prezzo IVA esclusa per TGL 7.180 4x2 BL in configurazione standard.



VOLVO TRUCKS / Il possente FH16 Goliat al lavoro nelle miniere di Aitik

Il Golia svedese



NELL'AMBITO DI UN RECENTE AMPLIAMENTO DELLA MINIERA È STATA INTRODOTTA UNA MODALITÀ DEL TUTTO NUOVA PER IL TRASPORTO DEL CONCENTRATO DI RAME, ATTIVITÀ GESTITA DALL'AZIENDA DI LOGISTICA GÄLLIVARE FRAKT GRAZIE A GOLIAT.

Fabio Basilico

AITIK - L'immagine è calzante perché il paragone prende spunto niente meno che dalla Bibbia. Nel libro sacro si racconta del possente guerriero Golia, gigante "alto sei cubiti e un palmo" famoso per la sua battaglia con Davide, il futuro re giudeo. Ora, proviamo a fare un salto mentale nel tempo e nello spazio: ad Aitik, nell'estremo nord della Svezia, c'è la miniera a cielo aperto più grande d'Europa dove combatte con condizioni di lavoro difficilissime un gigante dei nostri giorni. Il suo nome è anche in questo caso Goliat ma non è fatto di carne.

È un truck Volvo FH16 impegnato quotidianamente, tutto l'anno, in un ambiente oggettivamente ostile come può esserlo una miniera localizzata in territorio Artico (in inverno la temperatura può arrivare a -30° C e il vento soffia tutto l'anno), nell'estrazione di ben 500 tonnellate di minerale di rame dalle viscere della montagna. Con

una lunghezza di 3 km, una larghezza di 1,1 km e una profondità di 425 m, Aitik non primeggia solo a livello europeo ma è una delle miniere di rame più grandi al mondo; una miniera in costante crescita, che ha bisogno di mezzi operativi davvero speciali in quanto a performance e resistenza.

Nell'ambito di un recente ampliamento della miniera è stata introdotta una modalità del tutto nuova per il trasporto del concentrato di rame, attività gestita da Gällivare Frakt, un'azienda di logistica di proprietà di Ingemar e Kurt, rispettivamente padre e zio di Gustav Nilsson, conducente dell'FH 16 Goliat da 540 cv appositamente realizzato, acquistato dalla Gällivare Frakt per gestire operazioni colossali. Basti pensare che, a pieno carico, Goliat pesa ben 144 tonnellate. Il truck, dotato di rimorchio, monta l'efficiente cambio I-Shift Volvo, celebre per le sue qualità e già assai apprezzato dagli autisti che percorrono le strade a bor-

do dei mezzi pesanti del marchio svedese, ma anche sospensioni pneumatiche sia sul camion che sul rimorchio, assali rinforzati e contenitori per il concentrato di rame a scarico laterale. Il veicolo complessivo ha qualcosa come 36 pneumatici

un sistema che consente di controllare il veicolo in remoto.

"Il camion funziona in modo semplice ed efficace. Guidarlo è un piacere", afferma con giustificata soddisfazione Gustav Nilsson.

Gällivare Frakt trasporta tutto il concentrato di rame estratto dalla miniera di Aitik: ogni giorno Goliat trasporta le sue 500 tonnellate di materiale tra l'impianto di trattamento e il terminale. Dal materiale grezzo vengono prodotte circa 46mila tonnellate di rame all'anno. Inoltre, Goliat trasporta circa 25 tonnellate di argento e 1,3 tonnellate di oro all'anno. Considerando il costo corrente del rame, pari a circa 58.000 corone svedesi per tonnellata (circa 6.500 euro), FH16 Goliat trasporta rame per un valore di circa 2,7 miliardi di corone svedesi all'anno (circa 303 milioni di euro).

Goliat percorre giornalmente

pesa il veicolo vuoto per poi guidare nel lungo, stretto corridoio in cui il concentrato di rame viene caricato. I tettucci del camion e del rimorchio vengo-

no aperti e il concentrato di rame viene versato dall'alto. Controllando il camion in remoto, Gustav sposta il veicolo per distribuire il carico in modo uniforme. "È incredibilmente semplice - commenta con un sorriso - quasi come un videogioco". Al termine del carico Gustav torna in cabina, poggia la mano sulla leva di comando del cambio I-Shift e avvia il veicolo. Sistemandosi nel sedile, spiega in che modo il nuovo camion e le nuove strutture abbiano semplificato il suo lavoro: "Quasi non si avverte la sensazione di trasportare 100 tonnellate.

La strada è larga e noi siamo gli unici a utilizzare questo percorso".

Per scaricare Gustav conduce il camion nel deposito, ab-

GOLIAT È UN
VOLVO FH16 DA
540 CV
APPOSITAMENTE
REALIZZATO E
DOTATO DI
CAMBIO I-SHIFT
VOLVO,
SOSPENSIONI
PNEUMATICHE
ANCHE SUL
RIMORCHIO E UN
TOTALE DI BEN
36 PNEUMATICI.
A PIENO CARICO,
GOLIAT PESA
BEN 144
TONNELLATE.



Goliat percorre giornalmente 8 km tra l'impianto di trattamento e il terminale dove il concentrato di rame viene scaricato. La quantità di materiale trasportato rende bene l'idea delle capacità di questo **FH16**.

ci e il rimorchio ha cinque assali da 14 tonnellate. Durante il carico, l'FH16 Goliat viene manovrato utilizzando Recodrive,

una distanza di 8 km tra l'impianto di trattamento e il terminale dove il concentrato di rame viene scaricato. Gustav Nilsson

bassa le gambe di supporto e svuota il carico, prima dal rimorchio e poi dal camion. I potenti vibratori scuotono ogni minimo residuo di concentrato di rame.

Grazie al nuovo camion Volvo, unito al nuovo sistema di carico e svuotamento, il proprietario della miniera, l'azienda svedese Boliden, ha ottenuto aumenti significativi della produzione. Lo scorso anno sono state prodotte 31,5 milioni di tonnellate di minerale. "Abbiamo scelto un motore con una potenza di 540 cavalli in linea con le caratteristiche della strada - spiega Ingemar Nilsson - Dall'impianto di trattamento al terminale la pendenza è bassa e torniamo con il camion vuoto". Le cose sono cambiate dal 1971, anno in cui Ingemar Nilsson ha iniziato a guidare camion nella miniera: "Rispetto al primo veicolo che abbiamo guidato, entrando in questo camion si ha la sensazione di galleggiare nell'aria. È come sedere su una nuvola dopo essere stati in una carriola. Ci sono stati sviluppi tecnici importanti. L'obiettivo è quello di rendere più conveniente ogni tonnellata".

LA SUGGERITIVA CONVIVENZA CON UN LAVORO DIFFICILE E UN AMBIENTE NATURALE DURISSIMO

Il progresso ha il volto dell'FH16 Goliat



Il Volvo FH16 Goliat in azione nella miniera di Aitik.

AITIK - L'attività della miniera e dell'impianto di trattamento è iniziata nel 1968. Aitik è la miniera a cielo aperto più grande d'Europa e una delle più grandi miniere di rame nel mondo. Il sito produce, inoltre, un'ampia quantità di oro e argento.

Nel 2011 sono stati estratti 31,5 milioni di tonnellate di minerale. Il 31 agosto 2010 sono state inaugurate nuove strutture per il trattamento, la produzione del minerale e le consegne in uscita, frutto di uno dei più importanti investimenti industriali effettuati in Svezia negli ultimi anni. L'azienda di metalli Boliden ha investito oltre 6 miliardi di corone svedesi (più di 670 milioni di euro) per incrementare il tasso di produzione e prolungare la durata della miniera.

Il nuovo impianto di trattamento gestisce la produzione di rame, oro e argento. Il progetto è stato avviato nel 2006 e l'azienda spera di raddoppiare la produzione portandola a 36 milioni di tonnellate di minerale entro il 2014.

Gustav Nilsson è la terza generazione di una famiglia impegnata a guidare camion in questo sito, a partire dal nonno. Suo padre Ingemar e

suo zio Kurt hanno fondato la società di trasporti Gällivare Frakt nel 1988 e per Gustav seguire le loro orme è stata una scelta del tutto naturale. Ha iniziato a guidare macchine da carico all'età di 16 anni e a 18 anni ha conseguito la patente di guida per i veicoli pesanti.

Se tutto va secondo i suoi piani, Gustav alla fine rileverà l'attività: "Noi siamo vecchi e lui è il futuro - dice Ingemar - La nostra speranza è che questi uomini del futuro riescano a portare avanti l'attività per tutti gli anni in cui l'abbiamo gestita noi".

Quindi Gustav e il Volvo FH16 Goliat affronteranno la montagna per molti anni a venire. "Mi piace il mio lavoro. È speciale - aggiunge Gustav - C'è un'atmosfera bellissima e quasi tutti i miei amici lavorano qui. Boliden sta facendo importanti investimenti, pertanto è davvero splendido lavorare qui".

VOLVO TRUCKS

Bio-DME IL CARBURANTE DEL FUTURO

GÖTEBORG - Il carburante del futuro? Per Volvo Trucks la risposta potrebbe essere il Bio-DME (etere dimetilico). Il DME è un gas che viene convertito in liquido a bassa pressione, solo 5 bar. Come il propano, è estremamente semplice da gestire e utilizzare. Il DME può essere prodotto da gas naturale e da vari tipi di biomasse. In quest'ultimo caso, viene chiamato Bio-DME. Lo scopo del progetto Bio-DME di Volvo Trucks è valutare se esiste un mercato per questo tipo di carburante da utilizzare con veicoli commerciali. Al termine del primo dei due anni del progetto, i risultati preliminari dimostrano che il Bio-DME è decisamente efficace nelle operazioni commerciali quotidiane. Se il carburante diesel venisse sostituito dal Bio-DME, le emissioni di CO2 risulterebbero ridotte addirittura del 95 per cento. Con la collaborazione di diversi operatori, tra cui il produttore di Bio-DME Chemrec e il distributore di carburanti Preem, Volvo ha sviluppato un sistema di trasporto che coinvolge l'intera catena, dalla produzione e distribuzione di Bio-DME all'utilizzo dei camion Volvo in numerose aziende di trasporti. Dieci veicoli Volvo Bio-DME vengono regolarmente utilizzati dallo scorso autunno e, giunti a metà del progetto, i risultati superano le aspettative: il primo dei dieci camion ha da poco oltrepassato la barriera dei 100mila chilometri. In totale, i veicoli hanno percorso 400mila chilometri. È la prima volta che il Bio-DME viene utilizzato come carburante per veicoli su larga scala e la valutazione iniziale dei test sul campo ha rivelato che i veicoli alimentati con Bio-DME funzionano in modo ottimale su strada, con performance analoghe a quelle assicurate dal gasolio convenzionale. La tecnologia è affidabile e l'intero processo è caratterizzato da un elevato rendimento energetico, dalla produzione alla distribuzione fino ai veicoli stessi. È anche emerso che i veicoli alimentati con l'etere dimetilico sono decisamente più silenziosi. Quando utilizzato come carburante in un motore diesel, il Bio-DME fornisce la stessa efficienza con un livello di rumore inferiore a quello di un motore convenzionale. Rispetto al diesel, il Bio-DME assicura non solo una sostanziale riduzione delle emissioni di anidride carbonica, ma anche che la sua combustione produca emissioni minime di particolati e ossidi di azoto. Il biocarburante utilizzato nell'ambito del progetto Volvo Trucks si ottiene da una sostanza liquida nera, un sottoprodotto creato durante la produzione della polpa di carta, presso l'impianto di gassificazione Chemrec di Piteå, in Svezia. Il Bio-DME può essere ottenuto anche da altre materie prime rinnovabili. I test sul campo proseguiranno fino alla fine dell'anno e saranno seguiti da una valutazione per accertare la fattibilità di un mercato futuro per il Bio-DME.



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





Da sinistra: **Thierry de Saulieu** (Rédacteur en chef, Les routiers), **Alessandro Mortali** (Iveco Senior Vice President Heavy Range) e **Miki Biasion**.

IVECO / Al suo debutto una versione speciale del veicolo da cantiere per vocazione

Dalla sabbia alle vie sterrate

PRESENTATO A PARIGI ALL'EDIZIONE 2012 DI INTERMAT IL NUOVO TRAKKER LIMITED EDITION DAKAR, EDIZIONE LIMITATA DI 502 ESEMPLARI DEDICATA ALLO STRAORDINARIO SUCCESSO OTTENUTO DAL COSTRUTTORE NAZIONALE ALL'INIZIO DELL'ANNO SULLE STRADE DELL'AMERICA LATINA.

Massimiliano Campanella

PARIGI - Punto di arrivo di una storia progettuale di eccellenza che inizia nel 1993 con Euro-Trakker e che ha le sue tappe fondamentali nel 1996 con il lancio della versione 8x8, nel 2000 con il lancio della nuova linea di motori Cursor, nel 2001 con la presentazione del cambio automatizzato Euro-Tronic2 e nel 2006 con l'introduzione delle motorizzazioni Euro 5 e che raggiunge l'apice con la nuova cabina del 2007, Iveco Trakker è progettato per lavorare in tutti i climi e su tutti i tipi di terreno - dalle strade in terra battuta al fuoristrada estremo - seppure in condizioni di massimo comfort.

Sensibile al fascino delle competizioni sin dall'edizione 2006 del Rally Dakar, debutta oggi una versione davvero speciale, una serie a tiratura limitata: è stato presentato a Parigi, all'edizione 2012 di Intermat, il Salone internazionale triennale delle macchine movimento terra, da cantiere e per l'edi-

lizia, il nuovo Trakker Limited Edition Dakar, edizione limitata di 502 esemplari dedicata allo straordinario successo ottenuto da Iveco all'inizio dell'anno sulle strade sterrate dell'America Latina. Il Trakker Limited Edition Dakar è stato tenuto a battesimo, nella giornata d'inaugurazione di Intermat, da Miki Biasion, pilota due volte campione del mondo rally con Lancia e vincitore della Coppa del Mondo Raid Tout Terrain nel 1998 e 1999, e da Alessandro Mortali, Senior Vice President Heavy Range Iveco. Nel corso dell'incontro, che si è tenuto negli spazi dello stand di Iveco a Intermat, Biasion e Mortali hanno presentato al pubblico le caratteristiche dei mezzi prodotti in edizione limitata, spiegando come partecipare a uno dei rally più importanti del mondo abbia permesso a Iveco di testare tutte le tecnologie e le innovazioni in condizioni estreme, ottenendo risultati straordinari, in termini di affidabilità e performance. Miki Biasion, in particolare, ha raccontato al pubblico l'esper-

ienza che ha condotto il Team Petronas De Rooy Iveco a trionfare nella competizione in Sud America, conquistando un primo, secondo e sesto posto nella classifica generale dei veicoli pesanti.

I tre veicoli, adattati alle

condizioni ambientali estreme del rally, erano di serie e ottimizzati per prestazioni a elevata efficienza energetica. Forte dell'esperienza maturata tra i terreni più difficili e le condizioni più estreme in Sud America, Iveco ha realizzato i 502

esemplari (come il numero del veicolo che ha vinto il rally) con alcune delle caratteristiche e delle innovazioni tecnologiche del veicolo che ha trionfato nella competizione. L'obiettivo che l'azienda ha perseguito nella realizzazione della Trak-

ker Limited Edition Dakar è di trasferire su un prodotto destinato al camionista che lavora tutti i giorni nelle cave o nei cantieri edili alcune delle soluzioni che sono state testate nel corso della competizione, nelle condizioni più difficili, e che

UNA GAMMA PIÙ AMPIA CHE MAI PER SODDISFARE OGNI ESIGENZA

Le caratteristiche esclusive dell'Iveco Trakker

PARIGI - Il mercato dei veicoli cava-cantiere e costruzioni è estremamente complesso se si considerano tutte le possibili applicazioni: veicoli con 2, 3 o 4 assali a trazione integrale o parziale, una vasta gamma di potenze, autocarri e trattori, modelli progettati per un utilizzo limitato o totale fuori strada e varianti speciali per applicazioni particolari. La gamma Iveco Trakker è più ampia che mai, sia con guida a sinistra che a destra, consentendo all'autista di personalizzare il veicolo per ogni specifica missione. La gamma leggera è progettata per lavorare su strada o fuori strada in ogni condizione di carico nei limiti previsti dalla normativa, mentre la gamma pesante è concepita principalmente per le operazioni fuori strada che richiedono telaio e parti mobili estremamente robusti. Caratteristica esclusiva del Trakker sono i tandem singola riduzione con freni a disco su tutte le ruote ("full disc"), una soluzione che permette ulteriori economie di manutenzione, e la disponibilità di tandem "hub reduction" con sospensioni pneumatiche per missioni gravose.

La gamma rigida comprende veicoli da 2, 3 e 4 assali. Le versioni con 2 assali rigidi nella configurazione 4x2 sono disponibili con motore Cursor 8 con potenze di 330 cv e 360 cv, e Cursor 13 da 410 cv e 450 cv. Questo vale anche per la configurazione 4x4 cui si aggiunge la versione da 310 cv del motore Cursor 8 per soddisfare particolari requisiti operativi. Le versioni con 3 assali rigidi nella configurazione 6x4 sono rivolte principalmente alle applicazioni su e fuori strada e all'impiego specifico sulle betoniere. Il motore Cursor 8 è disponibile con potenze di 330 cv e 360 cv, mentre il Cursor 13 è disponibile con potenze di 410 cv e

450 cv. Il Cursor 13 da 500 cv è disponibile per le applicazioni pesanti fuori strada. La configurazione 6x6 è disponibile con Cursor 8 da 360 cv e Cursor 13 da 410 e 450 cv.

Anche le versioni con 4 assali rigidi nella configurazione 8x4 sono generalmente rivolte alle applicazioni su e fuori strada e all'impiego specifico sulle betoniere. Il Cursor 8 è disponibile con potenza da 360 cv e il Cursor 13 con potenza da 410 e 450 cv. La configurazione 8x8 è disponibile solo con Cursor 13 da 500 cv.

Le versioni dei trattori con 2 assali nella configurazione 4x2 sono disponibili con Cursor 8 da 360 cv e Cursor 13 da 410, 450 e 500 cv. La configurazione 4x4 per trattori è disponibile con Cursor 13 da 410 e 450 cv. Le versioni dei trattori con 3 assali nella configurazione 6x4 sono disponibili con Cursor 13 da 410, 450 e 500 cv. La configurazione 6x6 per trattori è disponibile con Cursor 13 da 410 e 450 cv. La gamma è disponibile con la cabina AD oltre che, su alcune versioni, con cabina cuccetta AT.

Tutti gli assali anteriori Iveco sono provvisti di freni a disco, mentre gli assali posteriori "hub reduction" sono equipaggiati con freni a tamburo per garantire un'eccellente manovrabilità in fuori strada. Gli assali a riduzione singola Meritor sono utilizzati sui modelli leggeri su e fuori strada nelle configurazioni 6x4 e 8x4 e sono provvisti di freni a disco. I rivestimenti degli assali anteriori sono disponibili nelle versioni da 8 fino a 9 t. Tutte le varianti mantengono il freno motore a decompressione Iveco e, per il motore Cursor 13 da 410 cv, l'efficienza frenante è migliorata dal freno motore combinato.

hanno consentito di ottenere prestazioni eccellenti.

L'edizione limitata del Trakker è equipaggiata con motori Cursor da 8 e 13 litri, con potenze da 310 cv a 500 cv, che sviluppano una coppia da 1.300 a 2.300 Nm. Propulsori efficienti e affidabili, con erogazione di potenza e coppia ottimizzate per garantire la massima disponibilità di potenza in condizioni particolarmente difficili. I cambi sono manuali (da 9 e 16 marce) oppure automatizzati (da 12 e 16 marce), i freni disco-tamburo con ABS off road mode e vi sono diverse possibili soluzioni per le sospensioni, paraboliche a pneumatiche. Tutte le versioni montano la cabina Active Day di colore verde Dakar. Il Trakker Limited Edition Dakar è personalizzato con gli adesivi originali degli sponsor che hanno sostenuto i campioni Iveco.

Affidabilità, efficienza, robustezza e sicurezza sono solo alcune delle caratteristiche del Trakker, considerato da molti trasportatori che operano nell'edilizia come la soluzione ideale per l'impiego quotidiano e per le prove più impegnative. Del resto il nuovo Trakker è stato lanciato, nel 2007, seguendo gli stessi principi adot-

Intervento spesso necessario nel settore dell'edilizia

Come ti ottimizzo i costi di allestimento

PARIGI - I veicoli utilizzati nei cantieri edili sono principalmente carri. L'allestimento più diffuso è certamente la versione ribaltabile, ma esistono anche applicazioni particolari, come le betoniere che trasportano cemento pronto. Molti di questi camion sono provvisti di piattaforme spesso equipaggiate con gru. Date queste premesse, è chiaro che l'intervento dell'allestitore è necessario non solo per i modelli a trattore, ma soprattutto per i modelli rigidi. Iveco Trakker ottimizza i costi di allestimento grazie a una serie di caratteristiche: una gamma di catene cinematiche e prese di forza dirette, disponibili su ordinazione, e l'expansion module (modulo dedicato alla programmazione per allestitori) che permette di controllare e programmare fino a tre prese di forza in modo indipendente; per allestimenti che necessitano di prese di forza non standard è disponibile una predisposizione per una loro successiva installazione da parte dell'allestitore, che comprende i relativi comandi elettrici sul quadro strumenti; le connessioni elettriche per gli interventi di allestimento sono presenti sia all'interno della cabina che sul telaio per fornire elettricità a luci e accessori.

Iveco Trakker riduce i costi di manutenzione abbassando i tempi di fermo macchina grazie a intervalli di cambio olio motore estremamente elevati (uno all'anno in media) e attraverso una diagnostica di bordo veloce e accurata. La manutenzione periodica è supportata dall'architettura elettrica EasyMux. Questo sistema consente una comunicazione ottimizzata tra i principali sistemi del veicolo grazie a un cablaggio semplificato, un numero ridotto di cavi, fusibili e relè, offrendo, se necessario, una diagnostica rapida e accurata per consentire al veicolo di essere sempre operativo.

Il costo del combustibile è da sempre un aspetto di fondamentale importanza. Iveco non può influenzare i prezzi del combustibile ma Trakker, considerando il livello di emissioni dei motori Euro 4 o Euro 5, è in grado di conseguire elevate economie sui consumi grazie al sistema di combustione avanzato dei motori Cursor e al sistema SCR (Selective Catalytic Reduction) che consentono regolazioni ottimali in termini di potenza ed economia.



mercato partendo dalle esigenze del trasportatore che opera nell'edilizia e nella movimentazione di terra. Il nuovo Trakker prosegue il cammino di successo della ben nota gamma di veicoli cava-cantiere e costruzioni Iveco, concepiti per soddisfare le più elevate aspettative degli operatori del settore. Un cammino iniziato con il robusto EuroTrakker, veicolo spartano per gravose missioni off-road. L'evoluzione più recente, il Trakker, coniuga la tradizionale robustezza con il comfort di guida e una qualità di vita a bordo a livello di veicolo stradale sia per quanto riguarda i bassi livelli di rumorosità interna che le rifiniture dell'interno cabina. Un aspetto risulta subito evidente a chi adopera il Trakker: la qualità di guida. Lo stretto legame familiare con il nuovo Stralis si evidenzia nell'utilizzo delle cabine Active Day (AD) e Active Time (AT) ereditate dallo Stralis.

Il modello AD, montato sulle versioni Trakker Limited Edition Dakar, è una cabina corta con tetto basso. La caratteristica distintiva riguarda la parte anteriore del veicolo: un design tipico, sviluppato dal Centro Stile Iveco in base alle esigenze evidenziate dai camionisti del settore specifico.

Il comfort di guida è quello tipico della nuova generazione di Iveco Trakker. Mettersi al volante di uno dei tre mezzi Trakker Limited Edition Dakar esposti a Parigi vuol dire avere

a portata di mano tutti i comandi, chiaramente visibili e facilmente raggiungibili per consentire il controllo del mezzo in totale sicurezza e comfort.

PER LE MISSIONI ESTREME SI ARRIVA A 500 CV

Motori Cursor potenti e affidabili

PARIGI - Le versioni dei motori Cursor 8 e 13 montati sul Trakker arrivano fino alla versione da 500 cv per le missioni più impegnative e sono tutte equipaggiate con freno motore a decompressione Cursor, mentre sul motore Cursor 13 da 410 cv è stato inserito il nuovo freno motore CEB (Compressed Engine Brake) a contro-pressione costante. La gamma di trasmissioni prevista per il nuovo Trakker comprende il cambio automatico EuroTronic 2 a 12 velocità con comandi integrati nel piantone di guida. Il cambio ZF a 16 velocità, denominato Ecosplit, è provvisto di impianto servo-shift mentre il cambio ZF a 9 velocità, denominato Ecomid viene utilizzato con i motori da 310 e 330 cv.

Una caratteristica tipica dei Cursor è quella di fornire la massima potenza e coppia per una vasta gamma di regimi di rotazione del motore. Il turbocompressore a geometria variabile fornisce un'elevata coppia a bassi regimi, che può essere mantenuta per un ampio spettro di regime. Allo stesso modo, la potenza massima del motore si ottiene molto prima della velocità massima di rotazione, ed è mantenuta fino al suo raggiungimento. Questo assicura ottime prestazioni del veicolo consentendo di innestare marce elevate in condizioni di lavoro difficili, con il motore ancora in grado di erogare la massima potenza.

Tutti i motori Cursor sono certificati e conformi ai limiti Euro 4 o Euro 5 per le emissioni allo scarico. In entrambi i casi i motori utilizzano l'impianto di scarico catalitico selettivo post-trattamento ottimizzando il consumo di combustibile. Potenti e affidabili, i motori Cursor sono stati progettati per garantire non solo eccellenti prestazioni ma anche bassi costi d'esercizio unitamente a un elevato comfort di guida grazie alla loro eccezionale flessibilità.



tati da Iveco per la progettazione del nuovo Stralis. Ai quattro valori aziendali - Commitment, Reliability, Performance, Team Spirit - Trakker ha ereditato da Stralis anche uno di prodotto, Power, per riaffermare uno dei punti di forza che contraddistinguono l'eccellenza delle soluzioni motoristiche Iveco.

Anche Trakker Limited Edition Dakar accanto al business dell'autotrasportatore non trascura il benessere e la sicurezza di chi sul camion passa gran parte del suo tempo: cabina altamente ergonomica, standard di guida migliorato paragonabile ai veicoli stradali, agli autisti Trakker Limited Edition Dakar offre in aggiunta un design inconfondibile, perché rispettare chi si mette alla guida per lavoro significa anche offrirgli un camion bello da vedere.

Restano intatte le caratteri-

stiche di Reliability di Iveco Trakker: affidabilità, durata ed elevati standard di sicurezza in ogni situazione. Affidabilità per Trakker significa anche flessibilità per gli interventi di allestimento supportata da una vasta gamma di trasmissioni, ampia disponibilità di prese di forza dirette, connessioni elettriche a disposizione dell'allestitore e molto altro. L'impianto elettrico del telaio migliora la flessibilità per gli interventi dell'allestitore e la manutenzione programmata, ridotti al minimo per consentire al veicolo di essere sempre operativo. I costi di combustibile sono ottimizzati dai motori Cursor. Resta intatto inoltre il Team Spirit, che per Iveco significa lavorare a fianco dell'autista per l'intera vita del veicolo.

L'ultima evoluzione della gamma fuoristrada Iveco, il nuovo Trakker, è arrivata sul

RICORDO DI SILVIA BECCHELLI

TORINO - Iveco Mercato Italia, con la scomparsa di Silvia Becchelli avvenuta lo scorso mese dopo un'impari lotta con un male incurabile, perde una collaboratrice preziosa e per certi versi unica. Impostasi all'attenzione dei giornalisti specializzati più di 20 anni fa, quando l'allora general manager di Iveco Mercato Italia, Franco Fenoglio, decise di creare un vero e proprio ufficio stampa che seguisse le vicende Iveco sul territorio nazionale, Silvia Becchelli, cui ne venne affidata la responsabilità, seppe interpretare il suo ruolo, fin dall'inizio, con una passione, un entusiasmo, una dedizione che a volte sfiorava anche l'invadenza nei confronti dell'autonomia dei giornalisti, ma che tutti alla fine le perdonavano perché frutto di una professionalità che la animava al limite della fiscalità.

Lei, Silvia, prima di diventare l'interlocutrice assoluta dei giornalisti, aveva già vissuto molteplici esperienze all'interno di Iveco. E di Iveco ne interpretava l'anima, al punto che con l'avanzare degli anni Iveco era diventata la sua vera casa, la sua vera ragion di vita, con lei sempre pronta, in qualunque ora della giornata, ma spesso anche di sera, a rispondere a una richiesta, a un approfondimento, a chiarire qualche problematica riguardante la "sua" azienda. Sì, Silvia era la "Signora Iveco", tale e tanta era la sua identificazione con l'azienda che aveva "sposato" fin da ragazza.

Poliglotta, parlava correntemente anche inglese, francese e tedesco, Silvia sapeva essere anche dura soprattutto con i suoi collaboratori, ma i suoi comportamenti non erano mai dettati dalla volontà di apparire come una



prima donna, anzi, la si notava nel corso degli eventi attenta a ogni dettaglio ma discreta, mai in primo piano, anche se la sua presenza era oltremodo palpabile. Non è un caso che tutti i general manager Iveco Mercato Italia, da Franco Fenoglio a Enzo Gioacchini, da Stefano Sterpone a Sergio Perini, da Ottavio Gioglio ad Andrea Bucci, l'hanno sempre tenuta in grande considerazione, apprezzandone quello che per lei era un vero e proprio "amore" per il marchio che rappresentava.

Con Silvia si poteva anche litigare, e a me è successo più volte, ma non restava mai uno strascico perché eri consapevole della sua profonda onestà, perché sapevi che per lei l'immagine e l'interesse Iveco erano i soli valori ai quali ubbidiva. E quanto entusiasmo e orgoglio poneva nella realizzazione della rivista Camion & Servizi, che lei considerava giustamente una sua creatura e alla quale dedicava un'attenzione e una cura maniacali ma che lei considerava a buon diritto indispensabili per realizzare un prodotto di qualità.

Ciao, Silvia. Mancherai ai giornalisti ma mancherai soprattutto a Iveco Mercato Italia.

RENAULT TRUCKS / Abbiamo provato la versione speciale e celebrativa del Magnum

Una leggenda che continua

SI CHIAMA APPUNTO LEGEND IL MODELLO CHE FESTEGGIA I GRANDI TRAGUARDI RAGGIUNTI NEL CORSO DI OLTRE 20 ANNI DALL'AMMIRAGLIA FRANCESE, DESTINATA NELL'ATTUALE VERSIONE A CIRCOLARE ANCORA PER MOLTI ANNI SULLE STRADE, ANCHE CON L'ARRIVO DELLA NUOVA RIVOLUZIONARIA GAMMA PESANTE.

Mauro Zola

PERO - Come ci si confronta con una leggenda? Perché il Magnum è proprio questo, uno di quei camion che hanno fatto la storia del trasporto moderno e probabilmente l'ultimo a rimanere in produzione per vent'anni, pur con i necessari aggiustamenti. Oggi la storia del Magnum si avvia alla fine, non tanto perché risultati inadeguato, anzi, è più di ieri perfettamente in linea con le esigenze dei camionisti, ma perché l'arrivo dell'Euro 6 darà modo ai costruttori, Renault Trucks compresa, di progettare una nuova generazione di pesanti stradali. Che in quel di Lione viene sottoposta agli ultimi ritocchi prima dell'imminente debutto (il prossimo anno?).

Di Magnum per le strade ne vedremo circolare ancora per il decennio a venire e oltre,

ma la sua generazione finisce qui, con una giusta celebrazione, quella di una serie speciale che non a caso è stata battezzata Legend e che è caratterizzata da una linea e da una colorazione, che ricordano proprio il mezzo degli esordi, l'AE, la cui cabina, disegnata da Marcello Gandini, già ricordava nei tratti generali quella attuale. Che fu rivoluzionaria, grazie a un'intuizione semplice ma azzeccata. Era infatti stata separata dal vano motore, il che permetteva per la prima volta di ottenere un pavimento completamente piatto, con uno spazio incredibilmente ampio per l'autista. Il Magnum attuale è ancora così, anche se le dimensioni sono molto cresciute, l'altezza interna ha superato i due metri e il costruttore ha lavorato sull'affinare gli allestimenti interni.

Nell'affrontare la versione



La colorazione bicolore e il fascione di plastica anteriore, in nero opaco, scatenano gli inevitabili confronti con il glorioso passato. Basta però salire a bordo per rendersi conto che il **Magnum** di oggi ha davvero poco a che vedere con le generazioni precedenti.



Legend, in un giorno pieno di pioggia, che sembra perfino il tempo giusto per una celebrazione, a colpire è innanzitutto l'aspetto: sono bastati la colorazione bicolore e l'ampio fascione di plastica anteriore, in un elegante nero opaco, per dare all'insieme un aspetto retrò, per scatenare gli inevitabili confronti con il glorioso passato. Basta però salire a bordo, avviare il motore e mettere in azione il cambio Optidriver + per rendersi conto che il Magnum di oggi ha davvero poco a che vedere con le generazioni precedenti. Prestazioni, comfort, funzionalità sono al top e non manca una robusta aggiunta di tecnologia, fornita in buona parte dalla versione full del sistema Ebs, che comprende oltre agli ormai comuni, ma utilissimi, Esp, Asr, aiuto alla partenza in salita, vere chicche come il controllo della coppia in fase di scalata, ennesimo esempio dell'attenzione riservata da Renault Trucks alla questione consumi.

A rendere unico questo esemplare, che è il numero 1 di una serie che ne contemplerà in tutto appena 99, di cui non sappiamo quanti riusciranno a raggiungere l'Italia, sono i quasi obbligatori cerchi in lega made by Alcoa, con copridadi e coprimozzi cromati, così come sono cromate le battute dei gradini per passeggero e autista. Interventi non troppo evidenti, a confermare una classe di fondo, mai pacchiana, che il Magnum ha sempre avuto.

VIA LIBERA ALLA PELLE

E anche all'interno si è lavorato di fino, senza puntare su di un'inutile sfoggio. Quindi via libera alla pelle che riveste i sedili, il cruscotto e il materasso del lettino inferiore, ma rigorosamente nera, con appena riportato il logo della serie speciale e il numero del mezzo (che sono evidenti anche da un paio di placchette che ornano l'esterno delle portiere). Un lusso che aggiunge fascino all'ottima base di partenza, viste le dimensioni e l'attenzione alle esigenze dell'autista, a cui sono dedicati 221 litri di scomparti in cui stivare le proprie cose, a cui vanno sommati 42 litri del frigorifero posizionato sotto la cuccetta (che per la cronaca è doppia, con quella superiore ripiegabile).

Per ribadire ulteriormente il profondo radicamento nel nuovo millennio di questa versione del Magnum, con l'acquisto il conducente viene omaggiato da un Ipad su cui sono precaricate le App sviluppate da Renault Trucks e partner, un portachiavi esclusivo e un modellino da collezione dello stesso mezzo, numerazione compresa.

LA CARTA D'IDENTITÀ



Cognome - Renault Trucks

Nome - Magnum 520.18 T LEGEND

Cabina - Magnum

Motore - Renault Trucks DXi 13, EEV, 12.800 cc, 6 cilindri in linea, 24 valvole, diesel ad iniezione ad alta pressione (2000 bar), iniettori pompa di seconda generazione, turbocompressore sullo scarico con valvola Wastegate e sistema di post trattamento dei gas di scarico SCR, potenza 390 kW/520 cv da 1.431 a 1.900 giri/min, coppia 2.601 Nm da 1.050 a 1.431 giri/min.

Cambio - Automatico Optidriver + a 12 marce e 3 retromarce, con Optiroll e rallentatore Optibrake.

Pneumatici - Michelin 385/55 R22,5 XFA2, 315/70 R22,5 Energy SaverGreen.

Sospensioni - Anteriori a lame paraboliche con ammortizzatori telescopici, posteriori pneumatiche a gestione elettronica, a due cuscini d'aria e ammortizzatori telescopici.

Freni - A disco sulle quattro ruote, con ABS, EBS Full (AFU, ASR, Drag Torque Control, Hill Start Aid, ESP).

Dimensioni - Passo 4.120 mm. Altezza interna cabina 2.054 mm, larghezza interna cabina 2.060 mm.

Pesi - Mtt 18 tonnellate; massa autotelaio 8.530 kg.

Serbatoio carburante - 750 + 450 litri (AdBlue 125 litri).

SOTTO IL COFANO IL MODERNO DXi 13 DA 520 CAVALLI

Un vero signore che domina la strada

PERO - Trattandosi di una serie speciale, logico che a equipaggiarla fosse il più potente tra i motori in dotazione al Magnum, e cioè il DXi 13 nella sua versione da 520 cv, che poggia su di un sistema d'iniezione elettronica ad alta pressione con iniettori pompa di seconda generazione che sviluppano 2.000 bar, a cui si aggiunge un turbocompressore con valvola Wastegate. Combinazione che consente un'erogazione fluida della potenza, efficace anche nel tenere d'occhio i consumi. E infatti nonostante le dimensioni imponenti e la potenza, il Magnum, anche grazie ad aggiunte come l'Optiroll, che in presenza di falsopiani sblocca il relè del cambio in pratica riducendo a zero i consumi si dimostra assai

parsimonioso.

Anche il cambio automatizzato Optidriver + se la gioca alla pari con mezzi dalle motorizzazioni meno potenti, in alcuni casi, dove quel po' di cavalleria in più serve a ridurre il numero di giri del motore, riuscendo a rivaleggiare addirittura con il Premium campione di risparmio. Se poi al pacchetto si aggiunge il corso Optifuel, di cui le richieste, anche tra i diffidenti trasportatori italiani, confermano le buone qualità, il successo è assicurato. A completare la lista delle qualità il funzionamento particolarmente silenzioso, garantito da monoblocco e testata irrigiditi. Il valore all'interno della cabina si riduce così ad appena 80 dB.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

OFFERTA
RENAULT PREMIUM TRATTORE

Riparti con una
marcia in più

www.renault-trucks.it



- **Tutto compreso**, veicolo, riparazione e manutenzione per 5 anni
- Rata completa a partire da **1.299 euro/mese***

* Importo IVA esclusa - Anticipo 10%, buy-back a 60 mesi - Tasso annuo nominale fisso TAN 6,400%, TAEG 6,579% - Spese apertura pratica 250 € - Salvo approvazione Renault Trucks Financial Services, condizioni offerta per profilo cliente Rating B - Veicolo Premium 460, a telaio con equipaggiamento standard - Presso tutti i distributori autorizzati Renault Trucks aderenti all'iniziativa.



Eva Katharina Zimmer, Direttore generale Voith Turbo Italia

Retarder su misura per il nuovo Actros

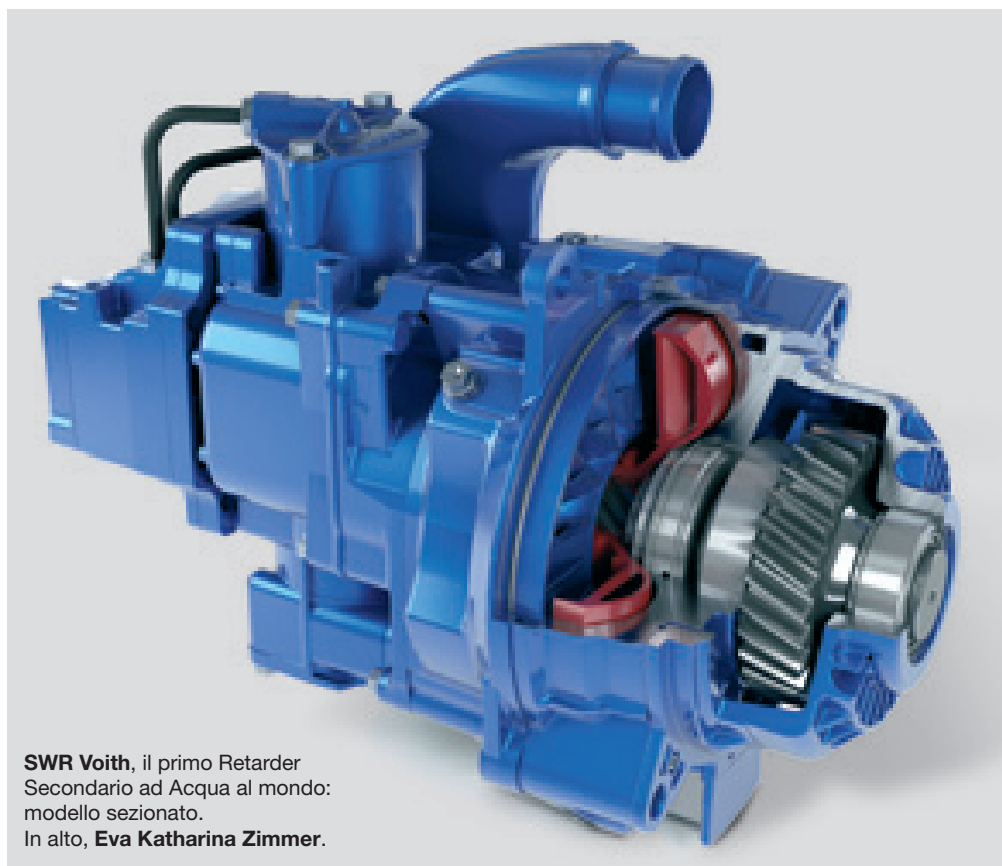
Lino Sinari

MONZA - Il potenziale innovativo dell'Actros dipende anche da tutta una serie di componenti sviluppati appositamente dai partner di Mercedes-Benz. Un buon esempio del livello raggiunto è dato dal Retarder secondario ad acqua creato "su misura" da Voith.

Per la nuova generazione del pesante Mercedes Benz avete sviluppato un Retarder inedito, soluzione che mi pare rientri perfettamente nella vostra filosofia.

"Certo, soddisfare i grandi costruttori per noi è fondamentale - spiega il manager director della filiale italiana Eva Katharina Zimmer - Per questo investiamo molto in ricerca e sviluppo, fino al 5 per cento del nostro fatturato totale. Si tratta di una politica aziendale di stampo molto tedesco. La Germania infatti è riuscita a superare per prima la crisi proprio grazie alla ricerca e sviluppo".

In che modo si riflette l'attuale situazione econo-



SWR Voith, il primo Retarder Secondario ad Acqua al mondo: modello sezionato. In alto, Eva Katharina Zimmer.

A COLLOQUIO CON ARMIN RIECK, VOITH ITALIA

"Nel futuro acqua sempre più importante"



Armin Rieck di Voith Italia

Per scendere nel dettaglio delle caratteristiche del Retarder ad acqua dell'Actros ci siamo invece rivolti ad Armin Rieck di Voith Italia.

Ci spieghi come siete arrivati a sostituire per il raffreddamento del Retarder l'olio con l'acqua.

"Si tratta di due fluidi che hanno una diversa composizione chimica ma condividono alcune caratteristiche. Voith lavora ormai da più di dieci anni con tecnologie legate all'acqua, questo ha portato a sviluppare il sistema secondario che il nuovo Actros

monta ora in esclusiva".

Vuol dire che l'acqua è destinata nel prossimo futuro a sostituire l'olio come liquido di raffreddamento?

"Noi vogliamo soddisfare i desideri dei clienti. La sostituzione dell'olio è soltanto l'ennesima dimostrazione della capacità di Voith di applicare un sistema frenante con qualsiasi combinazione di tecnologia o di materiali. Sia che si tratti di magneti permanenti o di un lubrificante particolare come l'acqua".

Quale sarà la soluzione ideale per i Retarder del futuro?

"I magneti permanenti saranno riservati ai veicoli di classe media. Mentre crescerà l'importanza dell'acqua, i cui benefici riguardano soprattutto l'impatto ambientale. Ad esempio, in un eventuale rottamazione del veicolo, trattandosi di un liquido molto più maneggevole dell'olio lubrificante. Non essere più dipendenti, almeno in questo caso, dal petrolio è un passo avanti importante. È poi affascinante immaginare come l'acqua sia in grado di frenare un autoarticolato da 40 tonnellate giù dalla discesa del Brennero a 90 km/h. Infine, la compattezza del nostro ultimo Retarder è insuperabile e siamo gli unici a essere in grado di fornire una versione personalizzata per ogni costruttore".

Sono tecnologie che rimarranno in esclusiva, ad esempio per Mercedes-Benz?

"Attualmente sì, anche se in futuro potrebbero essere applicabili ad altri marchi. Ma l'integrazione del nostro componente al veicolo è sempre personalizzata per ogni costruttore. Questa è la nostra forza che ci permette di essere presenti in un mercato così difficile come quello del veicolo industriale".

L'arrivo dell'Euro 6 ha cambiato qualcosa?

"Lo sviluppo dell'Acquatarder di Mercedes-Benz risponde proprio alle necessità delle normative Euro 6. Aiuta a risparmiare gasolio e rende la guida più fluida, riducendo il ricorso all'impianto frenante".

L'uso accorto di un rallentatore richiede una certa esperienza. Vi occupate direttamente della formazione agli autisti?

"Ci stiamo impegnando direttamente, ci rechiamo costantemente dai clienti e dai concessionari per spiegare il funzionamento del Retarder e questo è parte integrante del nostro accordo con Mercedes-Benz. Potrebbe sembrare soltanto una leva sul piantone dello sterzo, con l'autista che si limita a decidere che potenza inserire, invece se lo si sa usare al meglio può portare sensibili benefici".

PER LA NUOVA GENERAZIONE DEL PESANTE DI MERCEDES-BENZ, VOITH TURBO HA SVILUPPATO UN RETARDER INEDITO, DETTO "SECONDARIO AD ACQUA", CHE ANCORA UNA VOLTA DIMOSTRA L'IMPEGNO DEL COSTRUTTORE DI COMPONENTISTICA TEDESCO NELLA RICERCA E NELLO SVILUPPO DI SOLUZIONI D'AVANGUARDIA AL SERVIZIO DELLE AZIENDE PRODUTTRICI DI VEICOLI.

mica italiana in un settore particolare come quello dei rallentatori?

"L'Italia è il Paese di eccellenza per questo tipo di applicazioni, perché è molto montuoso e tra le aziende di trasporto c'è una grande attenzione alla tecnologia, alle soluzioni meccaniche innovative. Per cui in realtà quello italiano è per noi uno dei mercati di riferimento. In questo periodo naturalmente il trasporto su gomma vive molte difficoltà che si riflettono anche sulla nostra attività. Bisogna aspettare che la congiuntura negativa passi".

La necessità di ridurre i costi di gestione dovrebbe invogliare i pochi che oggi comprano camion a equipaggiarli con i Retarder.

"Certamente. Quello è il nostro principale argomento

di vendita. E infatti continuiamo a vendere".

Il vostro mercato si è comunque ridotto?

"In generale andiamo di pari passo rispetto ai veicoli pesanti. Abbiamo sempre una buona quota e per fortuna possiamo contare su di una produzione ben diversificata, non dipendiamo soltanto dai Retarder".

State sviluppando qualche altra novità?

"Abbiamo lanciato da poco il Magnetarder, un prodotto dedicato ai veicoli di classe media".

Un mercato in cui i rallentatori sono poco diffusi.

"L'accoglienza in ogni caso è stata buona, ne abbiamo già installati, in più possono essere montati anche in retrofit. E poi la ricerca e sviluppo è sempre in movimento".

MARCOPOLO MAURO BELLINI SCALA I VERTICI

BAIRRO ANA RECH - Il nuovo Consiglio di Amministrazione della Marcopolo, eletto all'assemblea generale, ha indicato Gilberto Mauro Bellini alla presidenza dell'organizzazione. Gli altri componenti del nuovo Consiglio di Amministrazione sono Oscar de Paula Bernardes Neto, Vice presidente, Luciano Moisés Bado, Letícia Maria de Freitas Costa, Fuad Jorge Noman Filho, Paulo Cezar da Silva Nunes e Manuela Cristina Lemos Marçal.

È dunque Mauro Bellini il leader al quale si affida il costruttore brasiliano per proseguire lo sviluppo sui mercati interno e internazionali e consolidare la crescita, approfittando dell'onda positiva dei Paesi del Brics (Brasile, Russia, India, Cina e Sud Africa) e non solo. Mauro è figlio di Paolo e Maria Bellini e ha una laurea in Ingegneria Meccanica conseguita nel 1984 e una in Business Administration (1988). Ha inoltre concluso a Johannesburg, in Sud Africa, il Master of Business Administration nel 2002 e un Master in Finanze e contabilità nel 2003, oltre a corsi extracurricolari in Brasile e all'estero. Dal 1988 è impegnato in attività professionali attinenti alla Marcopolo su settori strategici in Ingegneria, Marketing, Esportazioni e Nuovi mercati. Per 11 anni - dal 1996 al 2007 - ha sviluppato i mercati africani e del Medio Oriente, operando nella sede di Johannesburg, in Sud Africa. Già sedeva nel Consiglio di Amministrazione come Vice presidente dell'ufficio dei Comitati Esecutivi, avendo un ruolo diretto nei processi decisionali dell'azienda.

Marcopolo è un costruttore brasiliano di autobus operativo dal 1949. Fondata nel Caxias do Sul, provincia di Rio Grande do Sul, con la denominazione Nicola & Cia Ltda, il suo nome è legato alla storia del trasporto passeggeri. Nel 1971, grazie al successo del lancio del suo bus "Marcopolo", cominciò a essere chiamata Marcopolo SA. Una crescita continua ha consolidato l'organizzazione, che ha già prodotto in Brasile e all'estero, nel raggio di 62 anni, 300mila autobus, con una forza lavoro di più di 18mila collaboratori.



$E=MC^2$

ECOSTRALIS MUOVE IL CAMBIAMENTO.

7,32% di riduzione
consumi ottenuto
con ECOSTRALIS

TÜV SÜD ha certificato il metodo
di misura di IVECO e verificato
la plausibilità dei risultati.



Maggiori informazioni riguardanti la
prova realizzata su www.iveco.com Auto Service



NUOVO

ECOSTRALIS

La formula perfetta che unisce economia ed ecologia.

- **Economico ed ecologico:** nuovo motore 460CV EEV con risparmio di carburante fino a 7,32%
- **Completo:** cambio Eurotronic, spoiler superiore e laterale ed Hill Holder di serie
- **Produttivo:** contratti di garanzia, assistenza e manutenzione dedicati fino a 5 anni*, corsi di guida economica Iveco Driver Training, sistema telematico Blue&Me™ Fleet.

NUMERO VERDE 800.800.288

IVECO

www.iveco.it

* Dettagli della copertura disponibili presso la rete IVECO. Per attivazione dei servizi e dettagli rivolgersi presso le concessionarie IVECO aderenti all'iniziativa. Immagine a solo scopo illustrativo.

DA KÖNIG UNA GRANDE VARIETÀ DI PRODOTTI PROFESSIONALI

Dai fuoristrada al bus: a ogni mezzo la sua soluzione

BORMIO - La gamma König per veicoli professionali offre modelli di catene da neve per soddisfare un po' tutte le esigenze di un settore così diversificato. Per veicoli fuoristrada e commerciali che viaggiano su neve, ghiaccio e fondi impegnativi König propone Polar, con battistrada dotato di rinforzi sulle maglie orizzontali e elevato numero di rombi per un grip continuo; per ruote gemellari c'è la versione doppia Polar D. La catena per autocarri più veloce da montare si chiama T2 Pro: a cavo interno flessibile, ha battistrada cementato e zincato in filo con sezione a D da 5,70 e 6,40 mm (la D-Plus arriva a 7,75 mm). Per usi prolungati e gravosi König propone

Polar Pro (Polar Pro D doppia per ruote gemellari): maglie di rinforzo rompighiaccio, disegno del battistrada a rombo singolo, catena tira-sponde e leva di tensione. Per impieghi medio-pesanti la gamma propone la maneggevole Rallye Pro: battistrada a rombo singolo, catena tira-sponde e leva di tensione. Per utilizzi standard su truck medio-pesanti in gamma troviamo una più economica TM-7. In gamma anche catene a scala (non omologate ma molto diffuse in Usa e Russia): Unitour, dalla forma più classica; cingoli, ovvero classici dispositivi di emergenza per truck; cingoli X-Press Plus maneggevoli, facili da montare che non rovinano i cerchi in lega. Infine

, per spalaneve, veicoli speciali e per servizi invernali estremi König propone le gamme Impact (Impact, Super Impact e Impact Plus) e DR (DR e DRS) a triplo o doppio rombo.

La catena per gli autobus si chiama König Superbus. Molto simile alla T2, è anch'essa a cavo flessibile: veloce da montare (basta una sola sosta) e confortevole nella guida. Il battistrada, cementato e zincato, è realizzato in filo d'acciaio speciale legato con sezione tonda da 6 mm. L'elevato numero di rombi consente grip continuo, mentre il battistrada a maglia semplice con profilo tondo rende la catena leggera (massimo 21,5 kg) e maneggevole.

THULE / Anas sceglie König per i mezzi speciali che riaprono il Passo dello Stelvio

In catene vai ovunque

ANCHE NELLE OCCASIONI PIÙ ESTREME, COME LA RIAPERTURA DELLA STRADA STATALE SULLE CIME DELLA VALTELLINA, CON I PNEUMATICI INCATENATI DA SUPER IMPACT O DRS NULLA FERMA IL MERCEDES-BENZ UNIMOG E LA SPALANEVE: 48 TORNANTI PER 18 KM DA RIAPRIRE AL TRAFFICO VEICOLARE.

MASSIMILIANO CAMPANELLA

BORMIO - Se le catene a marchio König riescono ad assicurare stabilità a mezzi speciali che si arrampicano sulla neve fino ad aprire il Passo dello Stelvio, quale migliore garanzia per le gomme del proprio truck, bus o veicolo commerciale? Senza contare che la tecnologia ha fatto passi avanti non solo sulla qualità del prodotto sin dalla sua origine, ma anche sulla facilità di montaggio, soprattutto per le catene destinate a veicoli leggeri.

Ma partiamo dall'origine, dalla nascita delle catene König, che avviene in quel di Molteno, alle porte di Lecco, in uno stabilimento storico. La König è nata nel 1966, nel 2004 è entrata nell'orbita di Thule, azienda svedese proprietaria di diversi brand. Da due anni a questa parte il management ha avviato una graduale ma netta differenziazione tra i marchi di catene prodotte: Thule sta per catene per auto e per veicoli commerciali leggeri (fino a minibus e scuolabus), König per catene destinate ai mezzi professionali, dai truck agli autobus fino ai veicoli speciali, quelli destinati a operazioni difficili e in località impervie.

RICETTA "AD HOC"

Tutte le catene a marchio König hanno in comune l'origine: vergelle costituite da K Premium Steel, un acciaio preparato secondo una "ricetta" ad hoc predisposta dai tecnici di Molteno. "Perché sin da quando nasce - ci spiega Gianluca Giori, Sales manager Vehicle Solutions della Business Unit Snow Chains - la catena deve avere delle precise caratteristiche, che ci consentano maggiore facilità nelle fasi di lavorazione successive. Ogni catena viene realizzata con le caratteristiche giuste per rispondere al meglio alle esigenze di chi deve lavorare e muoversi sulle strade innevate in modo sicuro ed efficace. E per poter procedere alla loro realizzazione abbiamo bisogno di una materia prima che abbia determinate caratteristiche".

Il processo di lavorazione procede in base al tipo di catena

sono questi il suo cuore pulsante. Se un'azienda ha successo, lo deve al suo nucleo umano".

La gamma di catene viene aggiornata di anno in anno. Nel 2012 sono state inserite sette nuove misure per le catene destinate ai trucks, due per l'off-road. Segno inequivocabile di una tendenza a rafforzare il settore Vehicle Solutions, ovvero a passare all'attacco del segmento dei veicoli da lavoro. "La quota di catene destinate alle auto - aggiunge Paolo Nogara, 47enne Direttore commerciale - è tuttora preponderante per Thule. Ma da quest'anno abbiamo messo insieme una squadra di venditori e tecnici professionisti che si dedica unicamente

tocarci impegnati a rendere accessibile il Passo dello Stelvio".

ABBATTERE MURI DI NEVE

Sulle cime delle montagne valtellinesi, lo Stelvio consente il passaggio in direzione di Bolzano da una parte e della Svizzera dall'altro. Le operazioni di apertura, eseguite dall'impresa Conf Costruzioni - circa una quindicina di dipendenti alla guida di Andrea Confortola - iniziano verso fine marzo per concludersi a maggio. Quanto impiegano ad abbattere muri di neve alti dai quattro ai sei metri, lungo 48 tornanti e 18 km difficile stabilirlo. "Tutto dipen-



Paolo Nogara, a sinistra, con Andrea Confortola.

tutti i giorni si trovano a contatto con la neve, devono muoversi in tutta sicurezza su neve e ghiaccio per svolgere il loro servizio.

A professionisti come loro si rivolge Thule per proporre una gamma di catene König ampia

Gli uomini di Confortola avvolgono completamente i pneumatici dell'autocarro fuoristrada della Stella con il battistrada a maglie di rinforzo e barrette saldate antiusura della Super Impact (applicare sia sui rinforzi sia sulle maglie verticali), assicurando il massimo grip. Il profilo delle maglie a D offre eccellenti doti di trazione e una scorrevolezza ottimale delle maglie. Giro di ruota e si passa al tensionamento, tramite una catena tira-sponde e una specifica leva di tensione heavy duty, in grado di tensionare efficacemente anche una catena così pesante (la misura massima arriva a ben 410 kg).

"Grazie al dispositivo di chiusura con triplo gancio, con sistema antiritorno e barrette saldate - ci spiega Nogara - la catena è affidabile in qualsiasi condizione d'utilizzo e previene l'usura del gancio anche negli utilizzi più intensivi. Battistrada e catena laterale sono collegati tramite anelli saldati per la massima affidabilità in tutte le condizioni d'utilizzo. Sono caratteristiche che ci consentono fornire importanti come Esercizio Usa, Iveco Svizzera e Astra".

LAVORO ESTREMO

L'Unimog "armato" di pala, stabile e sicuro con le "scarpe" incatenate König, avanza di qualche metro e indietreggia, per lasciare posto a una fresa spazzaneve, che monta catene a triplo rombo König DRS: i pneumatici sono avvolti con sezione allargata, per garantire un grip ottimale e una stabilità perfetta; il battistrada è dotato di maglie di rinforzo sulle maglie orizzontali, per offrire doti di trazione eccellenti; identico alla Super Impact il collegamento tra battistrada e catena laterale. La fresa allarga lo spazio liberato dall'Unimog e la strada torna ad assumere gradualmente il suo aspetto. Un lavoro costante, quotidiano che la squadra di uomini e mezzi compie ogni giorno per consentire il ripristino della strada statale e il ritorno del passaggio dei mezzi verso la Val Venosta.



Andrea Confortola mentre monta le catene König su un Mercedes-Benz Unimog U400 impegnato sul Passo dello Stelvio.

"cotte" e raffreddate per singoli corpi e dopo assemblate a mano. Procedimenti che richiedono precisione e puntualità e vengono costantemente verificati e monitorati dai tecnici Thule. "La passione per le persone che lavorano nel nostro stabilimento - precisa con orgoglio Alberto Guidotti, Amministratore delegato - è immediatamente percepibile ed è questa che fa la differenza: la qualità del prodotto è determinante, ma un'azienda è fatta di uomini e

al settore truck, che ci sta dando sempre maggiori soddisfazioni, dal punto di vista delle vendite ma soprattutto da quello dell'immagine: König viene scelta da Anas per l'apertura dello Stelvio non a caso. La presenza di giornalisti, operatori del settore ma anche di gente comune consente di trasmettere un messaggio chiaro: di una catena König ti puoi fidare in ogni occasione, persino in quelle più estreme, quali quelle cui si dedicano spalaneve, trattori e au-

de - ha detto Confortola, la cui azienda da anni si dedica alla riapertura dello Stelvio - dalle condizioni meteo. Quest'anno c'è stato tempo estivo tra fine marzo e i primi di aprile, poi è tornata la neve e i mezzi hanno dovuto ripassare lungo i tratti già riaperti".

Quella di Confortola è una ditta di "uomini senza paura", che in quelle montagne sono nati e cresciuti. Loro, e la mini flotta di alcuni Iveco Trakker e un Mercedes-Benz Unimog,

e articolata. Per mezzi come l'Unimog e i camion per usi speciali la catena proposta è la Super Impact, caratterizzata da massima efficacia e durata. Raggiungiamo la vetta dello Stelvio a bordo di un minibus Mercedes-Benz Sprinter, ma soltanto dopo aver montato catene König T2 Pro (a cavo flessibile) sulle ruote di trazione posteriori. Dietro di noi l'Unimog equipaggiato di pala spalaneve, per eseguire il suo lavoro di apertura del muro di neve.

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 I3, 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**

ASC e VDO siglano una partnership
finalizzata al settore dei mezzi pesanti

Insieme per la sicurezza

IL NUOVO CORSO FORMATIVO "CRONOTACHIGRAFO DIGITALE" HA LO SCOPO DI APPROFONDIRE L'UTILIZZO DELLO STRUMENTO NELLE SUE FUNZIONI DI BASE E ANCHE IN QUELLE SPECIALI OLTRE CHE ILLUSTRARE LE RELAZIONI FONDAMENTALI TRA IL CRONOTACHIGRAFO DIGITALE E LA NORMATIVA ATTUALMENTE IN VIGORE (ORE DI GUIDA E DI RIPOSO) MANTENENDO UN APPROCCIO DIDATTICO SEMPLICE E INTUITIVO.



Marco Chini

VAIRANO DI VIDIGULFO - La sicurezza non è mai abbastanza. E neppure la formazione a una guida attenta e responsabile. È per questo che ASC, Automotive Safety Centre, centro di guida sicura, e VDO, marchio del Gruppo Continental attivo nel settore telematico, tachigrafi e servizi, hanno firmato un accordo di partnership specificamente focalizzata ai mezzi pesanti e rivolta ad aziende di autotrasporti, conducenti, enti pubblici e autorità preposte al controllo (Polizia Stradale).

Continental rappresenta uno dei principali fornitori mondiali del settore automotive. Il Gruppo Automotive del colosso tedesco sviluppa e realizza prodotti e sistemi innovativi per un moderno futuro del trasporto, dove i veicoli coniugano tutte le esigenze di mobilità individuale e di guida piacevole e sicura alla responsabilità ambientale e all'efficienza in termini di costi. In particolare, la Business Unit CV & AM (ovvero Commercial Vehicles & Aftermarket) soddisfa i requisiti specifici di veicoli commerciali e speciali e del settore dei ricambi e accessori. Attraverso il marchio VDO offre prodotti elettronici, sistemi e servizi per veicoli commerciali e speciali, una vasta selezione di prodotti per officine specializzate e parti di ricambio per il mercato indipendente degli accessori e per il primo equipaggiamento.

VDO è inoltre leader mondiale nel mercato del tachigrafo e dei prodotti a esso legati, offrendo soluzioni tecnologicamente avanzate e flessibili per favorire una maggiore sicurezza e semplificare il lavoro delle aziende di trasporti e dei trasportatori in generale. ASC e la sua Scuola Guida Sicura Mezzi Pesanti nasce con il preciso intento di formare il conducente professionista al fine di aumentarne la consapevolezza e la competenza e contribuire così a una riduzione dell'incidentalità, la cui causa molto spesso deriva da un utilizzo non adeguato del mezzo. "La formazione nell'ambito della sicurezza stradale - si legge nel comunicato congiunto diffuso da ASC e VDO - è uno degli aspetti che unisce le due aziende, offrendo così l'opportunità di creare sinergie e collaborazione per rispondere a esigenze rilevate dagli autotra-

sportatori, in particolare dai conducenti di mezzi pesanti.

La partnership tra ASC e VDO permette di completare il già ampio ventaglio di corsi offerti dalla Scuola Guida Sicura per mezzi pesanti con l'inserimento del corso Cronotachigrafo Digitale".

Nelle intenzioni dei suoi promotori, il corso ha lo scopo di approfondire l'utilizzo dello strumento nelle sue funzioni di base e anche in quelle speciali oltre che illustrare le relazioni fondamentali tra il Cronotachigrafo Digitale e la normativa attualmente in vigore (ore di guida e di riposo) mantenendo un approccio didattico semplice e intuitivo.

Il corso prevede anche sessioni pratiche mediante l'utilizzo di un apposito Cronotachigrafo Digitale VDO per didattica in aula con impiego della Carta Conducente. Il corso Cronotachigrafo Digitale può essere erogato singolarmente oppure come modulo di un corso completo di guida personalizzato in base alle specifiche richieste del cliente. Il primo corso Cronotachigrafo Digitale si è tenuto lo scorso aprile presso il Centro di Guida Sicura a Vairano di Vidigulfo (Pv): era rivolto al Compartimento Regionale Polstrada della Lombardia. Durante il corso è stato formato il personale della Polizia Stradale, quotidianamente impegnata nei controlli per rendere più sicura la viabilità sulle nostre strade urbane ed extraurbane.

Training, testing e meeting sono le aree di competenza di Automotive Safety Centre, un centro dove l'esclusivo know-how tecnico si fonde con la passione per il mondo automotive e la costante attenzione alle tematiche della sicurezza. All'interno di ASC si fondono le informazioni tecniche elaborate dal Centro Prove Quattroruote con l'esperienza della Scuola Guida Sicura Quattroruote, nata nel 1995 per offrire una risposta in termini di sicurezza alla guida di utenti professionali e privati di auto, fuoristrada e mezzi pesanti. L'attività della Scuola Federale ASC, invece, si rivolge al mondo delle due ruote: moto e scooter. ASC è il primo centro di guida sicura convenzionato con la Regione Lombardia, è certificato Eupolis Lombardia Scuola Superiore di Protezione Civile ed è tra i firmatari della Carta Europea della Sicurezza Stradale.



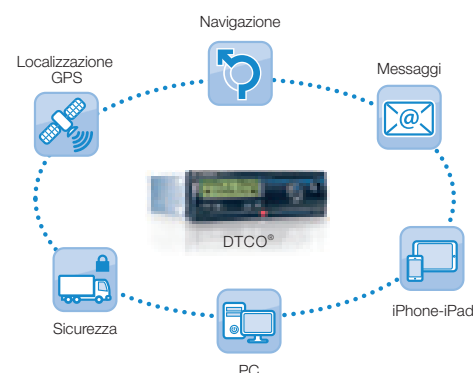
www.extranetvdo.it

www.dtco.it

VDO Telematics: per orientarsi nella telematica senza imprevisti.

VDO affianca la tecnologia telematica
al tachigrafo digitale
per rendere più efficiente la tua flotta.

VDO Telematics offre soluzioni modulari che, nel rispetto degli obblighi di legge, permettono di scaricare i dati tachigrafici da remoto, localizzare i propri mezzi, pianificare viaggi e percorsi da seguire (navigazione assistita truck), comunicare tramite messaggistica con i propri autisti e ricevere, elaborare e valutare i dati relativi al consumo di carburante e ad altre informazioni tecniche del veicolo (dati FMS/CAN-bus).



vdotelematics.it@continental-corporation.com

Continental Automotive Trading Italia Srl
Via Vialba, 50
20026 Novate Milanese (MI) - Italia
Tel.: +39 02356801 - Fax: +39 0238204339

VDO

“SONO DUE I MESSAGGI CHE VOGLIAMO LANCIARE CON LA PRESENTAZIONE DEL CITAN - HA DICHIARATO VOLKER MORNHINWEG - IL PRIMO È CHE I TEMPI SONO MATURI PER UN VEICOLO DI QUESTO GENERE, IL SECONDO È CHE MERCEDES-BENZ VANS È ADESSO IN UNA POSIZIONE OTTIMALE PER GIOCARE UN RUOLO DA PROTAGONISTA NEL SEGMENTO IMPORTANTISSIMO DEI CITY VAN”.



MERCEDES-BENZ / In Italia in autunno il nuovo Citan, professionista tra i furgoni urbani

Nato sotto una buona Stella

Fabio Basilico

Amsterdam - In gergo tecnico è uno small van, un piccolo furgone. Nello specifico è la nuova Stella della distribuzione urbana di Mercedes-Benz. Un settore, quello dei furgoni urbani, in cui il costruttore tedesco entra per la prima volta ma non in sordina. Il nuovo Citan, grande nelle prestazioni, compatto nelle dimensioni, come recita lo slogan che lo accompagna, sarà grande protagonista al Salone dei Veicoli Industriali (IAA) di Hannover ma ha avuto la sua première mondiale al Salone di Amsterdam, dove si è potuto apprezzare fino in fondo le qualità che va a completare la già apprezzata gamma dei veicoli commerciali di Stoccarda, che comprende modelli di successo come Vito e Sprinter.

È stato Volker Mornhinweg, Responsabile di Mercedes-Benz Vans, a tenere a battesimo il titano degli small van (Citan è la contrazione dei termini City e Titan). Citan è nato dalla collaborazione con Renault, che lo produrrà sulla stessa linea del Kangoo, dal quale deriva, ma sarà al contempo perfettamente in linea con l'identità tipica di Mercedes-Benz. In tutti i suoi aspetti costitutivi: design esterno e interno, equipaggiamenti, ergonomia, comfort, prestazioni motoristiche, sicurezza concorrono a creare quell'equilibrio di contenuti che si ritrova su Vito e Sprinter.

“Sono due i messaggi che vogliamo lanciare con la presentazione del Citan - ha detto all'inizio del suo intervento Mornhinweg - Il primo è che i tempi sono maturi per un veico-

lo di questo genere, il secondo è che Mercedes-Benz Vans è adesso in una posizione ottimale per giocare un ruolo da protagonista nel segmento importantissimo dei city van. Occorre prendere in considerazione alcuni dati: la popolazione mondiale è cresciuta fino a raggiungere i 7 miliardi di individui nel 2011. La maggior parte di loro vive in ambito urbano. L'impatto di tutto questo non riguarda solo le megalopoli asiatiche o

latinoamericane. Basti pensare all'Olanda, dove le città sono densamente popolate al punto che circa la metà degli olandesi vive in solo il 20 per cento dell'intera area del Paese. E regioni con una simile densità possono essere rintracciate anche nel resto d'Europa: ad esempio, Parigi, Londra, il distretto della Ruhr in Germania”.

La problematica conseguente, secondo Volker Mornhinweg, è molto semplice: come

possono tutte queste persone avere a disposizione le cose di cui hanno bisogno per la loro vita quotidiana, dal cibo ai vestiti, dai supporti elettronici ai libri e ai servizi? “La risposta - ha continuato Volker Mornhinweg - non è semplice come si potrebbe pensare. Prendiamo per esempio una metropoli come Amsterdam. L'aeroporto di Schipol registra un transito di quasi 50 milioni di passeggeri all'anno, cioè tre volte la popo-

lazione che vive in Olanda. E Amsterdam è anche la sede del quarto porto più importante d'Europa. Le navi fanno parte del paesaggio di questo Paese, così come i traghetti, le barche da crociera e le case sull'acqua. Senza dimenticare ovviamente le biciclette, un mezzo di trasporto particolarmente amato dagli olandesi. Tuttavia, i venditori di frutta non possono consegnare la loro merce al mercato con una nave cargo e

non tutti i contenitori di questa merce possono essere portati in bicicletta. Quindi, la distribuzione urbana ha bisogno di un altro genere di mezzo, che abbinati qualità essenziali come la compattezza necessaria per muoversi agevolmente in ambito urbano e la versatilità e capacità di carico essenziale per effettuare un lavoro di consegna efficiente. La risposta è dunque un veicolo come il Citan”.

Giustamente, il Responsabile di Mercedes-Benz Vans ha fatto riferimento a un fenomeno tipico della nostra epoca: l'acquisto di merce on line, soluzione che molto spesso soppianta l'acquisto presso il negozio tradizionale, fisico e non virtuale. Nella sola Germania, il numero delle transazioni via internet sono raddoppiate negli ultimi sette anni. Amazon.de ha venduto circa 2,8 milioni di prodotti in un solo giorno lo scorso anno: era il 18 dicembre, a ridosso delle feste natalizie. Nello stesso tempo cresce la domanda di consegne sempre più veloci.

“Ci sono altri sviluppi che condizionano il futuro delle consegne in ambito urbano - ha aggiunto Volker Mornhinweg - Aumentano i volumi di traffico, diventano più stringenti i regolamenti in materia di tutela ambientale. In entrambi i casi ci troviamo di fronte a restrizioni dell'accesso ai centri urbani. Al fondo di tutto c'è la constatazione che il trasporto di distribuzione urbana sta diventando più compartimentalizzato e più complesso. Ciò porta a una prima conclusione: i clienti che acquistano van per effettuare il



Volker Mornhinweg, Responsabile di **Mercedes-Benz Vans**, presenta ufficialmente il nuovo **Citan** alla première mondiale di Amsterdam.

Segue a pagina 28

Citan offre un'ampia scelta con tre misure di lunghezza e tre versioni

Una grande tradizione di famiglia



IL VEICOLO È BASATO SU UNA STRUTTURA FURGONATA DISPONIBILE IN TRE MISURE DI LUNGHEZZA: 3,94 m, 4,32 m e 4,71 m. A QUESTA VERSIONE SI AGGIUNGONO IL VERSATILE CINQUE POSTI CITAN MIXTO BASATO SULLA VERSIONE EXTRALUNGA E IL CITAN KOMBI, SEMPRE A CINQUE POSTI MA IMPOSTATO SULLA VERSIONE LUNGA. PER OGNI MODELLO CI SONO TRE VARIANTI DI PESO FINO A UN MASSIMO DI 2.200 CHIOLOGRAMMI DI PTT.

AMSTERDAM - Non è un mistero. Il nuovo Citan è in tutto e per tutto un veicolo Mercedes-Benz. Lo si vede subito, lo si capisce salendoci a bordo, si è convinti non appena lo si utilizza. Del resto, il nuovo modello è nato per completare la gamma degli apprezzati veicoli commerciali di Stoccarda, che comprende Vito e Sprinter, coprendo la fascia dei furgoni urbani dove Mercedes-Benz non era ancora presente.

Insomma, grande nelle prestazioni, compatto nelle dimensioni: questa è in estrema sintesi la carta d'identità del nuovo Citan, un veicolo da lavoro di qualità e ottimale dinamica di marcia, sicurezza e redditività, versatilità e robustezza. Citan ripropone al

completo tutto il know how Mercedes-Benz e si inserisce con successo in una consolidata tradizione di famiglia.

Colpisce subito la varietà di gamma in cui viene proposto il Citan: tre misure di lunghezza, tre versioni. Segno evidente di una grande versatilità e capacità di adattamento che consente al nuovo commerciale tedesco di offrire una risposta alle più svariate esigenze della distribuzione di merci in ambito cittadino. Il veicolo è basato su una struttura furgonata disponibile in tre misure di lunghezza: 3,94 m, 4,32 m e 4,71 m.

DIVERSE CONFIGURAZIONI PER UNA FAMIGLIA DI MODELLI ALL'AVANGUARDIA

A questa versione si aggiunge il versatile cinque posti Citan Mixto con sedile posteriore ribaltabile, griglia di separazione dal vano di carico e due porte scorrevoli, basato sulla versione extralunga. La terza versione base è rappresentata dal Citan Kombi, sempre a cinque posti con sedile posteriore ribaltabile e porte scorrevoli a richiesta anche su entrambi i lati, ma impostato sulla versione lunga. Alla gamma si aggiungono, per ogni modello, tre varianti di peso fino a un massimo di 2.200 chilogrammi di peso totale a terra.

In alternativa alle porte posteriori di serie, Mercedes-Benz offre il Citan con un portellone dall'ampia apertura. I mancorrenti sul tetto (a richiesta) permettono di ampliare ulteriormente lo spazio di carico, così come lo sportello per scala disponibile a richiesta per il furgone che consente il trasporto di oggetti parti-

colarmente lunghi.

Fin dal primo sguardo si capisce che Citan è un veicolo Mercedes-Benz: il tipico look del marchio è inconfondibile. La sua immagine caratteristica si basa soprattutto sulla Stella cromata che spicca nella prominente e robusta mascherina del radiatore con tre lamelle sportivamente forate. Non meno accattivanti risultano anche gli incisivi fari o la forma affusolata del cofano motore con i suoi spigoli ben definiti. La forma trapezoidale della presa d'aria nel paraurti accentua l'ampiezza e l'immagine grintosa del Citan. Anche questa caratteristica rientra fra i tipici stilemi attuali di Mercedes-Benz, a cominciare dall'odierna gamma di vetture compatte fino ad arrivare al nuovo Actros, l'ammiraglia truck.

L'ampiezza caratterizza anche il lunotto posteriore. Il suo bordo inferiore obliquo riprende esattamente la linea dei gruppi ottici posteriori disposti in verticale. Nelle versioni con porta posteriore a doppio battente, la targa è situata sul lato sinistro più ampio delle porte asimmetriche. Mentre se il cliente ordina il Citan con portellone, la targa viene posizionata al centro.

A bordo, la qualità Mercedes-Benz continua a dare conferme. L'abitacolo è riccamente equipaggiato e guidatore e passeggero anteriore trovano posto su sedili rigidi e al tempo stesso confortevoli. La conformazione ergonomica soprattutto dello schienale garantisce un ottimo sostegno laterale e quindi maggiore comfort e sicurezza. Il rivestimento dei sedili in tessuto, tipico del marchio, risulta sia piacevole al tatto e traspirante che facile da pulire e robusto.

Citan, nato sotto una buona Stella

Segue da pagina 27

loro lavoro scelgono veicoli che non siano più grandi di quello che hanno effettivamente bisogno. Quest'ultimo è un elemento importanti per noi costruttori di van: un segmento sta crescendo, quello dei city van. Pochi anni fa, il mercato dei city van è passato dall'essere una nicchia all'essere il più importante singolo segmento van in Europa, con un volume di vendite di 700mila unità l'anno. Noi intendiamo rispondere a questa crescente domanda. Sono convinto che il Citan abbia tutte le carte in regola per avere successo. In ciò avrà il grosso supporto di un'organizzazione di successo come la divisione

Mercedes-Benz Vans, che non è mai stata forte come adesso".

I numeri 2011 forniti da Mornhinweg sono chiarissimi: Mercedes-Benz Vans ha venduto oltre 264mila veicoli in tutto il mondo, il 18 per cento in più del 2010; ha registrato ricavi per 835 milioni di euro, l'85 per cento in più. "Abbiamo registrato performance positive soprattutto in Europa, che rappresenta il nostro core business - ha spiegato Volker Mornhinweg - Nel Vecchio Continente siamo leader indiscussi nei vans medi e grandi. Ma anche i risultati ottenuti in altre parti del mondo sono soddisfacenti: abbiamo aumentato le vendite del 9 per cento in America Latina, di circa il 70 per cento nella regio-

ne Nafta (Stati Uniti, Canada, Messico) e, a dispetto delle contrazioni del mercato locale, in Cina stiamo raggiungendo un brillante aumento del 10 per cento. Il 2011 non è stato un anno buono per noi; è stato un anno eccellente". Giustamente ambiziosi i propositi per il futuro: "Vogliamo aumentare le nostre vendite annuali a oltre 400mila unità entro il 2015", ha precisato il numero uno di Mercedes-Benz Vans. La ricetta? Secondo Mornhinweg è un mix di "duro lavoro, buoni prodotti e una strategia globale". Su quest'ultimo punto, Mercedes-Benz punta a rafforzare la leadership tecnologica, a entrare in nuovi e dinamici mercati in crescita e nel contempo sfruttare al

massimo le potenzialità di crescita dei mercati tradizionali. In tutto questo, un ruolo da protagonista sarà giocato proprio dal Citan, "un veicolo - ha detto ancora Volker Mornhinweg - che va incontro ai nostri clienti proponendo loro una soluzione che risponda pienamente alle loro esigenze e nel contempo gli garantisca gli stessi contenuti che hanno contribuito a fortificare i nostri prodotti e la nostra immagine di marca". Sono tre le caratteristiche con le quali Volker Mornhinweg riassume il concetto del Citan: flessibilità, economia e qualità. Un vademecum completo per fare della distribuzione urbana un esempio vincente di efficienza nel mondo dei trasporti di domani.



Nelle versioni con porta posteriore a doppio battente, la targa è situata sul lato sinistro più ampio delle porte asimmetriche.

CITAN SORPRENDE ANCHE PER EQUIPAGGIAMENTI A RICHIESTA E SERVIZI SU MISURA

Parola d'ordine: personalizzazione

La plancia portastrumenti orientata al conducente si presenta altrettanto grintosa e incisiva come gli esterni del nuovo Citan. La sua superficie in pelle ecologica granulata piace sia dal punto di vista estetico che come percezione al tatto.

Chi è solito guidare un veicolo Mercedes-Benz, davanti al cruscotto del nuovo Citan si sente come a casa. Questo non soltanto per la familiare Stella sulla piastra di protezione al centro del volante: sia che si tratti del comando multifunzione, del pomello del cambio, dell'interruttore delle luci o dei pulsanti sulla plancia, la disposizione, l'aspetto e il funzionamento della postazione di guida del Citan corrispondono ai consueti standard Mercedes-Benz. Una modanatura sopra il box portaoggetti valorizza ulteriormente gli interni.

Trattandosi di un veicolo commerciale, orientato quindi a soddisfare le esigenze professionali, la funzionalità per l'impiego quotidiano è in primo piano: un grande box portaoggetti, uno scomparto tra i sedili anteriori e il pratico ripiano superiore che si estende lungo tutto il parabrezza permettono di riporre tutti i grandi e piccoli oggetti necessari al conducente nel suo lavoro giornaliero. La pratica dotazione di serie di Citan comprende tra l'altro il volante regolabile in altezza, la chiusura centralizzata con radiotelecomando e i retrovisori esterni regolabili dall'interno.

Altro segno distintivo dell'appartenenza al mondo Mercedes-Benz è l'ampia scelta in fatto di motorizzazioni. Una gamma di propulsori completa per qualsiasi esigenza. Tre potenti turbodiesel a iniezione diretta con potenze comprese tra 55 kW/75 cv e 81 kW/110 cv e un brillante motore a benzina sovralimentato da



Citan può essere adattato alle esigenze d'impiego del cliente.

AMSTERDAM - Equipaggiamenti a richiesta perfettamente adattati alle esigenze del cliente. Offerta di servizi su misura. Il nuovo Mercedes-Benz Citan innesca alle sue numerose possibilità di personalizzazione, confermando la tendenza ormai consolidata

di Mercedes-Benz di proporre alla clientela professionale veicoli impostati sugli stessi target di qualità e completezza pensati per gli automobilisti. Citan può così essere adattato perfettamente alle esigenze d'impiego del cliente. Tra le possibili opzioni, oltre a numerosi equipaggiamenti a richiesta per la sicurezza e il comfort, figurano soprattutto numerosi dettagli funzionali.

Diversi sistemi di pareti divisorie, un seggiolino ribaltabile sul lato passeggero per aumentare lo spazio di carico, diverse configurazioni di porte e finestrini o rivestimenti nel vano di carico sono soltanto una parte dell'ampia offerta di soluzioni. Inoltre, gli accessori originali di primo equipaggiamento disponibili comprendono tra l'altro portapacchi, sistemi di supporto sul tetto e contenitori a

vasca per il bagagliaio. In alternativa ai singoli equipaggiamenti a richiesta, i clienti che acquistano un Citan possono scegliere anche pacchetti logicamente preconfigurati. Citan si rivela così un vero professionista dei trasporti fin nei minimi dettagli. Ad esempio, è possibile adattare alla tecnica del veicolo sovrastrutture specifiche realizzate da allestitori con l'ausilio di un'apposita interfaccia o di un modulo speciale parametrizzabile.

Per il nuovo Citan sono inoltre in preparazione interessanti offerte di finanziamento, assistenza e servizi su misura. Anche sotto questo aspetto estremamente importante per i clienti, Citan si conferma all'altezza della famiglia a cui appartiene, garantendo quella consueta competenza a cui Mercedes-Benz ci ha abituati nel segmento dei veicoli commerciali.



Grande l'interesse suscitato dal **Citan** alla presentazione in terra d'Olanda.



La plancia portastrumenti orientata al conducente si presenta grintosa e incisiva come gli esterni del **Citan**.

84 kW/114 cv permettono di soddisfare qualsiasi normale esigenza. Tutti i motori diesel hanno il filtro antiparticolato di serie. Cambi a cinque e sei marce con una maneggevole leva a joystick sulla consolle centrale provvedono alla trasmissione della potenza alle ruote anteriori.

Anche Citan adotta l'ormai conosciuto pacchetto BlueEFFICIENCY che riduce ulteriormente i consumi. È di serie per il Citan con motorizzazione a benzina e disponibile a richiesta per le versioni diesel. Il pacchetto comprende tra l'altro la funzione ECO start/stop, la gestione della batteria e dell'alternatore e pneumatici ottimizzati in termini di resistenza al rotolamento, a seconda della versione, per risparmiare ancora di più sul carburante.

IL COMPORTAMENTO DI MARCIA È QUELLO DA SEMPRE GARANTITO DA MERCEDES-BENZ

Sia vuoto che carico, su strada Citan si comporta in modo preciso, sicuro e confortevole, come ci si aspetta da un veicolo Mercedes-Benz e a cui i conducenti di Sprinter e Vito sono già abituati. Nella progettazione del Citan, gli ingegneri di Stoccarda hanno infatti dedicato particolare attenzione al comportamento di marcia tipico del marchio, abbinando dinamismo, agilità e comfort. Lo sterzo diretto vanta un funzionamento estremamente preciso e sensibile, sospensioni, ammortizzatori e barre stabilizzatrici sono ben armonizzati.

Un altro segno distintivo del nuovo modello è dato dalla sua redditività. Merito non solo dei lunghi intervalli di manutenzione che possono arrivare fino a 40mila chilometri o in alternativa a due anni, ma anche dei bassi consumi. A questo risultato concorre, oltre all'efficiente catena cinematica, anche lo sterzo elettroidraulico di serie. Inoltre, l'indicatore della marcia consigliata di serie aiuta il conducente a mantenere uno stile di guida attento ai consumi. I gestori di flotte possono aumentare ulteriormente l'efficienza del nuovo Citan attraverso la limitazione di velocità preimpostata dalla fabbrica.

E non poteva essere esemplare il capitolo dedicato alla sicurezza. Come ogni veicolo Mercedes-Benz, anche il nuovo Citan dispone di una dotazione completa di equipaggiamenti. In primo piano spicca l'Electronic Stability Program (Adaptive Esp) di serie che tiene conto delle condizioni di carico del veicolo. Questo innovativo sistema di controllo della dinamica di marcia a bordo del nuovo Citan comprende le funzioni del sistema antibloccaggio Abs, del controllo del comportamento sovrasterzante

e sottosterzante Vdc (Vehicle Dynamic Control) e del controllo della trazione Tcs (Traction Control System), come pure la regolazione antislittamento Asr e la regolazione della coppia motrice e frenante.

La dotazione standard include anche il sistema di assistenza in fase di spunto e luci diurne, cinture di sicurezza regolabili in altezza, pretensionatori e limitatori della forza di ritenuta lato guida e passeggero anteriore, segnalazione cintura non allacciata e airbag lato guida. Nel Citan Kombi (con immatricolazione

M1) sono presenti l'airbag lato passeggero, l'airbag per il torace e i windowbag anteriori.

Una parete divisoria completa protegge il guidatore e il passeggero anteriore del furgone dallo scivolamento o dal ribaltamento del carico. Appositi occhielli di fissaggio nel vano posteriore aiutano a fissare saldamente la merce. Il pianale rivestito in materiale sintetico e ulteriori rivestimenti parziali prevengono possibili danni alla carrozzeria dovuti alla presenza di oggetti spigolosi nel vano di carico.



Ampia la scelta di motorizzazioni. Per **Citan** sono disponibili tre unità turbodiesel e un brillante benzina sovralimentato.

INTERVISTA / Dario Albano, Direttore commerciale Mercedes-Benz Vans Italia

“Un’importante carta da giocare”

AMSTERDAM - Mercedes-Benz Italia e tutta la rete dei concessionari della Stella sono pronti. L'arrivo del Citan nel nostro Paese - il lancio è previsto tra la fine di ottobre e gli inizi di novembre di quest'anno - rappresenta una grande occasione.

Cosa significa per il mercato italiano l'arrivo del Citan?

“Un’importante carta da giocare insieme a Vito e Sprinter. Il Citan, con le sue caratteristiche di furgone urbano compatto dalle grandi capacità, ci consente di inserirci in un nuovo segmento di mercato dove finora eravamo assenti. Il mondo della distribuzione urbana è in costante evoluzione anche da noi e uno small van come Citan arriva nel momento giusto”.

IN ITALIA IL CITAN SARÀ LANCIATO TRA LA FINE DI OTTOBRE E GLI INIZI DI NOVEMBRE. RAPPRESENTA PER MERCEDES-BENZ E I CONCESSIONARI DELLA STELLA UNA PREZIOSA OCCASIONE PER INSERIRSI PER LA PRIMA VOLTA NEL NUOVO SEGMENTO DEI FURGONI URBANI E AFFIANCARE UN VEICOLO DALLE INDUBBIE QUALITÀ E FUNZIONALITÀ A VITO E SPRINTER, CONSOLIDATI CAVALLI DI BATTAGLIA DI STOCCARDA NEL SEGMENTO VANS.

dei punti cruciali che ne spiegano le potenzialità di successo anche in Italia: Citan si caratterizza per versatilità e capacità di adattamento offrendo così una risposta alle più svariate esigenze della distribuzione urbana delle merci e della fornitura di servizi, come ad esempio quelli assicurati da artigiani, elettricisti, operatori del traspor-

to di persone. Oltre alla base furgonata con tre misure di lunghezza, Citan si propone anche come cinque posti Mixto e come Kombi sempre a cinque posti. Il fatto poi di avere tre varianti di peso fino a un massimo di 2.200 kg di Ptt è un altro asso nella manica”.

Citan fa rima con personalizzazione...



“Certamente. Oltre al ricco equipaggiamento di serie, il nuovo small van della Stella offre una lista di optional ampia e interessante. Ogni professionista del trasporto è così in grado di creare il proprio Citan di riferimento. Tante le soluzioni a disposizione che fanno pandant con gli accessori originali di primo equipaggiamento che

comprendono accessori spesso indispensabili come il portapacchi, i sistemi di supporto sul tetto e contenitori a vasca per il bagagliaio. Non solo. In alternativa ai singoli equipaggiamenti a richiesta, i clienti possono optare anche per pacchetti logicamente preconfigurati. Citan è un professionista per i professionisti: che dire infatti della

possibilità di adattare alla tecnica del veicolo delle specifiche sovrastrutture realizzate da allestitori specializzati impiegando una moderna interfaccia o un modulo speciale parametrizzabile?”.

In termini di costi, ci saranno particolari ripercussioni su quanti decideranno di acquistare il veicolo?

“Anche se il modello offre una grande varietà di gamma, non costa molto. Ci saranno sicuramente altri modelli nella stessa classe del Citan che vengono venduti a un prezzo inferiore, ma il nostro ragionamento è tale che alla fine non si può che considerare il Citan estremamente conveniente. Mercedes-Benz non si sta concentrando unicamente sulla questione del prezzo a sé stante. Siamo invece molto più interessati al concetto di ‘costi totali di gestione’ attraverso l’intero ciclo di vita del mezzo. E in quest’area crediamo che sarà molto difficile per i nostri clienti prendere in considerazione l’ipotesi di acquistare un modello diverso dal Citan”.

Qualche esempio?

“Un tema oggi di strettissima attualità: il carburante che incide per larga parte sul totale dei costi di gestione di un veicolo commerciale. Noi assicuriamo che il Citan sarà uno dei modelli più efficienti della sua classe, sia equipaggiato con motore benzina che con motore diesel. Al momento abbiamo solo dati preliminari riguardo ai consumi, ma quel che posso dire di certo è che staremo sotto il limite dei cinque litri per 100 chilometri. Inoltre, il nuovo van segna nuovi standard in fatto di qualità. Lo sviluppo del Citan è stato oggetto di una preziosa collaborazione con il nostro partner Renault ma dobbiamo tenere bene a mente che Citan è, nel momento in cui si presenta a un potenziale cliente, in tutto e per tutto un veicolo della famiglia Mercedes-Benz. La qualità che da sempre contraddistingue i commerciali della Stella, e che ritroviamo per intero sul Citan, non è un semplice slogan di marketing”.

Oltre a prestazioni, efficienza, versatilità e flessibilità, parte integrante del progetto Citan è la sicurezza...

“Uno dei valori alla base del nostro brand. Non sorprende quindi che tutte le varianti del Citan siano equipaggiate di serie dell’Esp. L’affidabilità è un altro punto fermo. Citan è stato testato meticolosamente come qualsiasi altro prodotto Mercedes-Benz. Ma i nostri sforzi per garantire il massimo in termini di qualità non finiscono con la fase di sviluppo. Un team di specialisti Mercedes-Benz approverà ogni unità del Citan che uscirà dalla catena di montaggio. E poi si continua con il servizio post-vendita. I nostri clienti utilizzano i veicoli commerciali per lavorare e guadagnare: i loro vans devono stare il più possibile su strada. Bisogna tener conto che i city vans vengono spesso utilizzati da piccole aziende che subirebbero danni non irrilevanti se uno dei loro veicoli subisse un fermo macchina, specie se prolungato”.



Quali le ragioni che sottendono alla collaborazione tra Mercedes-Benz e Renault, il cui frutto è appunto il vostro nuovo veicolo commerciale basato sul Kangoo?

“Nel settore dei veicoli industriali leggeri i rapporti di partnership tra differenti marchi sono una pratica abituale, seguita da quasi tutti i produttori. Il fatto stesso di operare in un segmento di mercato particolarmente sensibile ai costi, ha spinto Mercedes-Benz a cercare collaborazioni con partner, ottimizzando quindi il fabbisogno di risorse e realizzando economie di scala. Ciò non toglie che Citan sia in tutto e per tutto un veicolo commerciale Mercedes-Benz, con gli stessi contenuti e le stesse caratteristiche identitarie che ritroviamo negli veicoli della famiglia vans, Vito e Sprinter”.

Compattezza e grandi performance. Sono le due chiavi per interpretare il nuovo Citan. Quali sono le altre virtù?

“La flessibilità e la versatilità della gamma Citan è uno



In alto, **Dario Albano**, Direttore commerciale **Mercedes-Benz Vans Italia**. Al centro, la gamma dei veicoli commerciali della Stella al gran completo: da sinistra a destra, **Citan**, **Vito** e **Sprinter**. Sopra, il nuovo Citan in un tipico impiego professionale.

*Uomini & Macchine
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



IVECO / Intervista a Massimo Tentori, Presidente dell'Associazione Italiana Concessionari Iveco

“Sempre dalla parte del cliente”

IL NUMERO UNO DEL SODALIZIO, CHE UNISCE QUARANTANOVE SOCI E RAPPRESENTA IL 95 PER CENTO DEI DEALER DELLA RETE ITALIANA, VEDE ROSA SOLO NELLA SECONDA METÀ DEL 2013: “SAREMO PRONTI A COGLIERE LE OPPORTUNITÀ CHE DERIVERANNO DALLA RIPRESA DEL MERCATO”.

Massimiliano Campanella

TORINO - La rete di concessionari, è risaputo, rappresenta il “braccio armato” di un costruttore: il punto nevralgico col quale la Casa e il cliente finale si uniscono, una sorta di anello tra il marchio e l'autista. Logica vuole che in una fase difficilissima per il settore del trasporto, tra i più sofferenti dopo la “batosta” della crisi che ancora non molla il colpo, la rete sia la parte che più avverte tale sofferenza. La avverte da ambo le parti, e anche in questo caso funge da “anello” tra le parti: il dealer accoglie le istanze e “sente” la crisi che vive l'auto-trasportatore tutti i giorni nel suo lavoro quotidiano, trasmette gli effetti di tale quadro nefasto al costruttore. A maggior ragione, a fronte di questa fase tutt'altro che brillante, il ruolo del concessionario diventa cruciale, nel suo ruolo di “cuscinetto”, senza dimenticare che gli effetti della “batosta”, manco a dirlo, li sente pure lui. Eccome.

Ne chiediamo conferma a Massimo Tentori, numero uno dell'omonimo concessionario Iveco di Molteno, alle porte di Lecco, nella sua veste di Presidente dell'Aici (Associazione Italiana Concessionari Iveco), gruppo sorto nel 2009 possiamo dire dallo “scorporo” del Gruppo Concessionari Iveco dell'Ucif (Unione Concessionari Italiani Fiat), all'interno della quale operava sin dal 1994. I soci dell'Aici sono a oggi 49 e rappresentano il 95 per cento dei dealer della rete italiana.

Qual è l'obiettivo dell'Aici?

“Lo scopo dell'associazione è statutariamente definito nella ‘Tutela della piccola e media impresa concessionaria con Mandato Iveco’. Per tutela si deve intendere non tanto una forma di difesa verso la Mandante, ma soprattutto il cercare di affiancare la Casa attraverso gruppi di lavoro, nelle decisioni operative che riguardano le molteplici attività dei concessionari. Aici ha attivato gruppi di lavoro per quanto riguarda i metodi commerciali, il prodotto, la qualità del prodotto, l'informatica, il finance, l'after sales, l'usato, la formazione e, ultimo ma non per importanza, il gruppo di lavoro che si occupa del rinnovo contrattuale. I gruppi di lavoro sono coordinati ognuno da un Vice Presidente o dal Presidente stesso”.

Com'è costituita in questo momento la rete Iveco in Italia?

“La rete Iveco è oggi formata da concessionari storici che provengono ancora dalla rete OM e da quella della Fiat Veicoli Industriali. Concessionari di recente costituzione ne possiamo contare una, in Emilia-Romagna.

Come vivono i concessionari Iveco la difficile congiuntura economica che il Paese sta attraversando?

“La vivono razionalizzando al massimo le strutture e cercando la massima copertura dei costi fissi con l'after sales. La tenuta della quota di mercato è poi un segnale evidente di una rete che in un momento di difficoltà continua a presidiare il mercato”.

Un'analisi di mercato: quali sono i mezzi della gamma Iveco che vanno meglio nelle varie regioni d'Italia e quali quelli più in affanno?

“In una gamma Iveco in continuo rinnovamento oggi le punte di diamante sono il Daily Cabinato, l'EuroCargo e lo Stralis Cabinato. Il Trakker risente della stasi delle grandi opere pubbliche e della cantieristica in generale. A livello regionale non sussistono grosse differenze”.

Qual è la tipologia del cliente Iveco in Italia ed Europa? Ci sono differenze?

“In Italia, per un retaggio



Massimo Tentori, 51 anni, uno dei titolari della **Tentori Veicoli Industriali S.p.A.**, con partecipazioni in altri concessionari e in una carrozzeria dedicata agli allestimenti di veicoli industriali, concessionario Iveco dal 1975 e Fiat Professional, radicata sul territorio nelle province di Como, Lecco e Monza Brianza. È presidente **Aici** e coordinatore del gruppo dedicato ai trucks della Federauto, Federazione delle associazioni dealer.



storico di evoluzione dell'auto-trasporto, il cliente è ancora rappresentato in massima parte dai padroncini e dalle piccole e medie flotte. In Europa notiamo la prevalenza di grandi flottisti con conseguente differente approccio al mercato”.

Qual è in questo momento la maggiore richiesta avanzata dagli autotrasportatori alla proprio concessionario nel momento in cui acquistano un mezzo o necessitano di manutenzione?

“La risposta in questo perio-

do congiunturale è molto semplice: i clienti chiedono innanzitutto l'accesso al credito”.

Qual è in questo momento il segmento di mercato nel quale Iveco è in assoluto la più forte?

“Sicuramente il segmento

dei veicoli medi, quello dell'EuroCargo.

In che modo chi si occupa di vendita e assistenza potrebbe oggi essere meglio supportato dalle Case nonché dagli enti pubblici?

“Con pagamenti più rapidi e puntuali”.

Com'è strutturata la rete Iveco in Europa e quale ne è stata la recente evoluzione?

“La rete Iveco è oggi oggetto di una ristrutturazione per adeguarsi alle mutate condizioni del mercato con l'obiettivo di soddisfare in ogni Paese europeo le esigenze del cliente”.

È prevista la crescita o la riduzione della rete Iveco in uno dei Paesi europei?

“La rete è in via di riduzione ma senza perdita di capillarità”.

Qual è l'area europea dove la tendenza è maggiormente positiva per il settore truck?

“Crediamo, leggendo i dati di mercato, che la Germania goda di un clima economico migliore e di un sistema Paese che portano ad avere più domanda di trasporto e quindi vendite di trucks sempre positive”.

Qual è la vostra previsione per il settore nel breve, medio e lungo periodo?

“Nel breve non si vedono sintomi di ripresa macroeconomica e quindi anche la domanda di veicoli da trasporto non può che risentirne. Il medio e il lungo termine porteranno una ripresa a velocità differenziate nei vari Paesi ma per l'Italia possiamo pensare a una seconda metà del 2013 con volumi in ripresa e con una rete Iveco pronta a cogliere le opportunità che si creeranno”.

Come uscirà da questa crisi la rete dei concessionari italiani? In che modo verrà trasformata?

“Come già accennato, la rete Iveco in Italia uscirà dalla crisi razionalizzata e più solida e questo sarà il frutto di un'attenta azione di riassetto mirato a fornire al dealer un'area di riferimento adeguata al potenziale del concessionario e una gamma veicoli in rinnovamento per soddisfare ogni tipo di clientela. Non dobbiamo poi dimenticare che la capillarità delle officine autorizzate garantisce un servizio professionale in zone anche decentrate o lontane dagli assi stradali principali. Insomma, per concludere, avremo una rete sempre capillare, sempre più professionale e pronta a ribadire la propria leadership di mercato”.

L'ORGANIGRAMMA AICI

Presidente	Massimo Tentori		TENTORI V.I. (Molteno - LC)
Vice Presidente	Roberto Savoini	Coord. G.d.L. VENDITE	BORGIO AGNELLO (Paruzzaro - NO)
Vice Presidente	Maurizio Cocchi	Coordinatore G.d.L. SISTEMI	FLLI BARONCINI (Livorno)
Vice Presidente	Massimo Campilli	Capo deleg. GACIE Delega per i rapporti con Associazioni terze	ROMANA DIESEL (Roma)
Vice Presidente	Giulio Musca	Relazione con gli Associati e Comunicazione	SAICAR (Lecce)
Vice Presidente	Roberto Savoini	Coordinatore G.d.L. CUSTOMER SERVICE	BORGIO AGNELLO (Paruzzaro - NO)

**“PASSA AL METANO.
NON COSTA UNO SPROPOSITO
E VA CHE È UNA BOMBOLA.”**

**So' Dieco
ti spieco**



**SCEGLI UN VEICOLO A METANO FIAT PROFESSIONAL
E RISPARMI FINO A 1.200 EURO ALL'ANNO DI CARBURANTE. E IN PIÙ:**

- Rispetti l'ambiente e circoli anche con i blocchi del traffico
- Prestazioni eccellenti con Doblò Cargo 1.4 Turbo 120 CV
- Lo spazio rimane invariato grazie alle bombole poste sotto il vano di carico



PROFESSIONAL

www.fiatprofessional.it



Esempio di risparmio calcolato su prezzo medio gasolio (1,684 €/l) e CNG (0,941 €/kg) con consumo motore 1.6 Multijet (5,2 l/100 km) e 1.4 T-Jet Natural Power (4,9 kg/100 km) con una percorrenza media di 30.000 km/anno.

DAIMLER / Sei dipendenti del Gruppo tedesco protagoniste del Rallye al femminile "Aïcha des Gazelles 2012"

Le gazzelle vittoriose



Le sei dipendenti **Daimler** che hanno partecipato al Rally nel deserto marocchino a bordo di due veicoli della gamma Mercedes-Benz, Sprinter e Vito 4x4 in versione da rally. Al centro, beato tra le donne, **Volker Mornhinweg**, Responsabile di **Mercedes-Benz Vans**.

MERCEDES-BENZ SPRINTER E VITO 4x4 HANNO CONSENTITO ALLE INTREPIDI PILOTESSE DI STOCCARDA DI CONQUISTARE IL PRIMO POSTO NELLA CLASSIFICA "LOGICA ECO DRIVE CHALLENGE" E "BEST MARATHON STAGE", NONCHÉ IL QUARTO NELLA CLASSIFICA GENERALE DELLA CATEGORIA CROSSOVER.

Pietro Vinci

STOCCARDA - Alla fine ce l'hanno fatta. A conquistare ottimi piazzamenti e a dimostrare che anche le donne sanno affrontare con determinazione e competenze le insidie del deserto, in questo caso quello del Marocco. È stata un'impresa memorabile quella che Daimler ha messo a segno al Rallye Aïcha des Gazelles 2012, nuova edizione del rally a sfondo umanitario organizzato da donne e riservato unicamente a loro. Erano sei le dipendenti Daimler che hanno partecipato al Rally a bordo di due veicoli della gamma Mercedes-Benz, Sprinter e Vito 4x4 in versione da rally; in particolare quest'ultimo si è distinto per la convincente prova lungo i pericolosi tragitti desertici, dove la sabbia la fa da padrone. Infatti, la sera dello scorso 30 marzo, il sogno di Marie Le Neillon e Susanne Ehmer, le due donne a bordo di uno dei due Vito in gara, è diventato realtà quando hanno attraversato la linea del traguardo del rally, aggiudicandosi importanti piazzamenti nelle varie classifiche.

L'ultima tappa del rally è stata tutt'altro che facile. I check-point erano estremamente difficili da localizzare e il terreno quest'anno risultava eccezionalmente impegnativo a causa delle forti piogge che si sono verificate in questa regione del Sahara. Ciò nonostante, le due dipendenti sono riuscite a tagliare il traguardo con il loro Vito 4x4, ormai ricoperto da più strati di fango secco, piazzandosi al quarto posto della classifica generale della categoria Crossover e conquistando il primo posto rispettivamente nelle sfide "Logica Eco

Drive Challenge" e "Best Marathon Stage". Quest'anno, per la prima volta, a giudicare quest'ultima sfida è stata la MDJS, La Marocaine des Jeux et des Sports, l'associazione sportiva del Marocco. Gli osservatori indipendenti di questa associazione hanno scelto tra tutti i 150 team partecipanti quello che ha completato meglio e con maggiore competenza la prima tappa della maratona. Oltre ad aggiudicarsi questa vittoria, le due pilotesse sono arrivate prime nella quinta tappa e seconde nella quarta.

Il secondo team del gruppo, con Daniela Snyders e Julia Salomon, sempre a bordo di un Vito 4x4, si è piazzato a un rispettabile ottavo posto nella classifica generale e al terzo nella "Logica Eco Drive Challenge". Il terzo team, composto da Christina Ackermann e Coralie Lejeune, ha avuto il difficile compito di competere con lo Sprinter nel segmento 4x4 contro una schiera di fuoristrada puro-sangue messi in campo da tutte le principali Case automobilistiche, arrivando al 60° posto su un totale di 150 team: un risultato meritevole sia per le due pilotesse che per lo Sprinter 4x4.

Entrambi i Mercedes-Benz Vito 4x4 si sono presentati ai nastri di partenza nella versione di serie. I veicoli a trazione integrale, solo lievemente modificati per l'impiego nel deserto, hanno ben sopportato le sollecitazioni estreme della gara senza problemi significativi. L'efficiente motore diesel a quattro cilindri introdotto sul Vito nel 2010 con la denominazione interna OM 651 ha potuto dimostrare pienamente le sue elevate qualità prestazionali e i suoi bassi consumi nella competizione "Logica Eco Drive Challenge", introdotta proprio quest'anno nel Rallye Aïcha des Gazelles.

Durante il raid, i dati necessari sono stati rilevati tramite il bus CAN e trasmessi via satellite alla direzione centrale della competizione, dove poi sono stati valutati direttamente dagli specialisti di Logica, uno dei provider di servizi informatici leader a livello mondiale, insieme alle informazioni sul comportamento di marcia. Il terzo veicolo Daimler del rally, il Mercedes-Benz Sprinter 4x4, era dotato di un motore diesel da tre litri di serie con una potenza di 140 kW/190 cv, cambio manuale e trazione integrale di primo equipaggiamento con differenziali aperti centrali e sugli assali.

RALLY ORGANIZZATO DA DONNE PER LE DONNE

Altro che sesso debole!



STOCCARDA - Per sfatare definitivamente il mito del sesso debole ci vogliono eventi come il Rallye Aïcha des Gazelles.

les, la sfida nel deserto organizzata da donne per le donne. Alla quale Daimler, da sempre attenta alle tematiche inerenti la promozione delle pari opportunità all'interno e all'esterno della sua realtà aziendale, non ha voluto mancare. Come negli ultimi due anni, a partecipare al rally nel deserto nordafricano sono state invitate le dipendenti Daimler con una preparazione tecnica e sportiva. Dopo una dura selezione, il sogno è diventato realtà soltanto per sei di loro: Marie Le Neillon-Quesseveur, Susanne Ehmer, Daniela Snyders e Julia Salomon, raggruppate in due team su Mercedes-Benz Vito, Christina Ines Ackermann con Coralie Lejeune a bordo di un Mercedes-Benz Sprinter. Il Rallye

Aïcha des Gazelles 2012 si è svolto sotto il patrocinio del Re del Marocco, Mohammed VI, e si è snodato su una distanza di ben 2.500 chilometri suddivisi in sette tappe, di cui due "tappe maratona" della durata di due giorni ciascuna. In totale, al rally hanno partecipato donne provenienti da 30 nazioni. Tutti i ricavi del rally (sponsorizzazione e quote d'iscrizione) vengono devoluti a favore della popolazione del Marocco. Ad esempio, durante il raid, un "Medical Convoy" ha attraversato il Paese africano per fornire assistenza medica ai nomadi. In totale, quest'anno durante il rally i medici hanno eseguito 7.200 visite e 80 operazioni chirurgiche, effettuate direttamente sul posto.

CEVA LOGISTICS

PARTNERSHIP TRIENNALE CON HANKOOK TIRE ITALIA

MILANO - Ceva Logistics consolida ulteriormente la sua presenza nel settore automotive. La società ha infatti siglato un accordo triennale con Hankook Tire Italia, una delle aziende leader al mondo nella produzione di pneumatici. Ceva si occuperà dello stoccaggio dei pneumatici, della loro distribuzione e della gestione dei resi presso il proprio hub di Somaglia, in provincia di Lodi, su un'area dedicata di 6mila metri quadrati. Da questo sito, Ceva distribuirà pneumatici per automobili, light truck e truck nel Nord Italia e gestirà un servizio di navetta verso il magazzino Hankook Tire di riferimento per l'approvvigionamento dell'Italia centro-meridionale, situato a Roma. L'operatore logistico è responsabile della distribuzione di pneumatici nel Nord Italia, mentre non ci occupa della distribuzione degli stessi nel centro-sud, dove intervengono, per conto di Hankook Tire Italia, altri operatori. Ceva movimenterà un totale di 500mila pezzi l'anno e gestirà 400 codici attraverso l'utilizzo di circa due mezzi in ingresso al giorno e numerosi in uscita, destinati a raggiungere i rivenditori al Nord e il sito Hankook di Roma. Inoltre, Ceva gestirà la reverse logistics dei pneumatici Hankook, garantendo la massima efficacia e puntualità nel ritiro dei resi. Con questa partnership Ceva accresce il suo ruolo nel mondo automotive e, in particolare, nel comparto pneumatici: l'operatore logistico ha sviluppato negli anni un'esperienza approfondita in questo mercato e la conoscenza delle sue criticità, come tempi di consegna molto brevi e supply chain complesse.



CONTINENTAL

UNIROYAL AL FIANCO DI EUROMASTER

MILANO - Euromaster, catena leader in Europa nel campo della distribuzione dei pneumatici e della manutenzione ordinaria di autovetture e veicoli commerciali e industriali, ha scelto Uniroyal, marchio del Gruppo Continental, tra i suoi partner per i pneumatici autocarro in Italia. La politica delle marche di Euromaster ha l'obiettivo di assicurare agli affiliati una gamma di prodotti vincente sul mercato. Euromaster intende mantenere un posizionamento alto sul mercato, basato sull'efficienza qualitativa dell'offerta di prodotti e servizi. "La qualità dei prodotti è un requisito imprescindibile in Euromaster; per questo tra i nostri partner in Italia abbiamo scelto il marchio Uniroyal - ha dichiarato Raffaele Beltrami, Responsabile marketing e comunicazione di Euromaster Italia - Il marchio Uniroyal andrà infatti ad affiancare la prima linea Michelin e il brand Goodyear nell'offerta di prodotti per autocarri della catena Euromaster". I pneumatici per veicoli commerciali Uniroyal sono un'ideale soluzione per ogni applicazione, sia dal punto di vista tecnico che economico: traffico regionale, lunghe percorrenze e utilizzo misto su strade non asfaltate. Con un fatturato di 30,5 miliardi di euro registrato nel 2011, il Gruppo Continental è uno dei primi fornitori dell'industria automobilistica nel mondo. Come produttore di pneumatici, sistemi frenanti, sistemi e componenti per motore e telaio, strumentazione, soluzioni per informazione ed elettronica di bordo e parti tecniche in elastomeri, Continental offre un cospicuo contributo alla sicurezza nella guida e alla protezione globale dell'ambiente. Continental è inoltre un partner competente nel campo della comunicazione in rete per autoveicoli. Il Gruppo occupa attualmente circa 164mila dipendenti in 46 Paesi.

15.000 MOTIVI PER PEDALARE TUTTO IL GIORNO.



CITROËN NEMO



CITROËN BERLINGO



CITROËN JUMPY



CITROËN JUMPER

SE ACQUISTI UN VEICOLO COMMERCIALE CITROËN CON LEASING A TASSO AGEVOLATO TAN 3,99%
HAI FINO A 15.000 EURO DI SUPERVALUTAZIONE PER IL TUO USATO CHE VALE ZERO.

CITROËN preferisce **TOTAL**

E la migliore offerta che fa il giro d'Italia comprende:

- servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria incluso nel canone
- un anno di polizza furto e incendio gratuito.

CITROËN SPONSOR UFFICIALE DEL TEAM LIQUIGAS SPORT.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN

L'offerta "fino a 15.000 € di supervalutazione del tuo usato" è valida solo in caso di rottamazione dell'usato e di sottoscrizione di Leasing Finanziario di Citroën Financial Services comprensivo di servizio FreeDrive per la durata indicata. Esempio di leasing finanziario rivolto alla clientela Business riferito a Jumper Furgone 35 L1H1 - 2.2 HDi 130 FAP. Prezzo di vendita promozionato in caso di rottamazione e sottoscrizione di Leasing Finanziario di Citroën Financial Services comprensivo di servizio FreeDrive per la durata indicata (manutenzione ordinaria e straordinaria per 48 mesi/200.000 km) € 14.593 IVA esclusa, messa su strada inclusa (Ipt inclusa). - primo canone € 4.360 IVA esclusa + 47 canoni mensili da € 443 IVA esclusa - possibilità di riscatto € 580 IVA esclusa - nessuna spesa di istruttoria - spese di gestione contratto che ammontano allo 0,09% dell'importo relativo al prezzo di vendita del veicolo decurtato del primo canone, TAN 3,99% TAEG/ISC 6,09%. Il canone include i servizi opzionali FreeDrive Business (manutenzione ordinaria e straordinaria 48 mesi/200.000 Km) e Azzurro Insieme (antifurto IDENTICAR e polizza Furto Incendio - prov. MI) (Importo totale mensile dei servizi € 203,39). Offerta valida fino al 31/05/2012. Salvo approvazione Citroën Financial Services - divisione Banque PSA Finance - Succursale d'Italia. Fogli informativi presso la Concessionaria. Le foto sono inserite a titolo informativo.

LA VERSIONE DEL BEST SELLER RENAULT A ZERO EMISSIONI È ESATTAMENTE COME UN VEICOLO COMMERCIALE ELETTRICO DOVREBBE ESSERE, CON UN VANO DI CARICO DELLA STESSA CAPIENZA DI QUELLI ALIMENTATI A GASOLIO, CON UN ABITACOLO MOLTO BEN STRUTTURATO, E PIÙ DI TUTTO CON PRESTAZIONI ECCELLENTI.

Mauro Zola

MONZA - Chi si è stupito dell'assegnazione a Renault Kangoo Z.E. del "Van of the Year 2012" dovrebbe, per cambiare repentinamente opinione, farsi un giro su questo furgone elettrico che è un gustoso antipasto di futuro. E di un futuro che interessa molti data l'attenzione che questa multispazio incredibilmente silenziosa raccoglie, ancora di più quando approfittiamo di una delle prime stazioni di ricarica pubbliche, piazzata nel parcheggio di un ipermercato di Monza.

Certo, per un uso intensivo ci sono cose che vanno ancora riviste, come l'autonomia, che dovrebbe secondo le indicazioni del costruttore arrivare ai 170 km. In realtà anche subito dopo una ricarica il pratico display indica una percorrenza inferiore e anche il recupero dell'energia frenante, che va direttamente a interagire con le batterie al litio, non è di grande aiuto, neppure nel traffico cittadino. Forse è soltanto questione di farci l'abitudine e di calibrare al meglio il percorso in rapporto all'energia disponibile. In più, se, come ci si auspica, si moltiplicheranno le stazioni di ricarica il problema si esaurirà, dato che è previ-

sto un programma per la ricarica veloce, che richiede appena una mezz'ora di tempo (quello per la ricarica completa invece è tarato sulle otto ore).

Per il resto questa versione del best seller Renault è esattamente come un veicolo commerciale elettrico dovrebbe essere, cioè con un vano di carico della stessa capienza di quelli alimentati a gasolio (la carrozzeria è in effetti la stessa come dimostra lo sportellino per il rifornimento del gasolio, naturalmente inutilizzato), un abitacolo molto ben strutturato, affinato negli anni, anche in questo caso praticamente identico a quello delle altre versioni, eccetto che per il quadro degli strumenti, che doverosamente riporta lo stato di carica della batteria e l'autonomia restante. Ma più di tutto con prestazioni eccellenti, sia in velocità che in accelerazione, tanto che se non fosse per il silenzio assoluto che ci avvolge (appena sporcato dal fruscio causato dal rotolamento dei pneumatici) non ci si renderebbe conto di essere su di un veicolo elettrico.

Effettuando la prova in tratti urbani o appena suburbani, non abbiamo spinto al limite la velocità ma è piuttosto semplice superare i 100 km/h, approfittando

Al volante del Renault Kangoo Z.E. ovvero Zero Emission

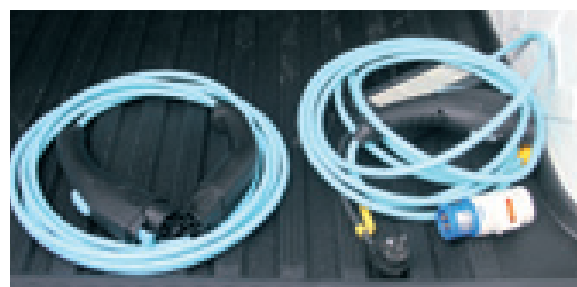
Antipasto di futuro



In alto, il **Renault Kangoo Z.E.** presso la stazione di ricarica pubblica recentemente inaugurata nell'area parcheggio di un ipermercato a Monza. Sopra e in centro, dettagli degli interni del veicolo elettrico.

SUGGERIMENTI PER LA RICARICA

Farla in casa costa meno



In dotazione ci sono diverse tipologie di cavi per la ricarica.

MONZA - Sembra facile dire ricarica, uno prende il cavo, lo collega all'auto, fa lo stesso con la presa in garage ed è tutto. In realtà non è proprio così. In dotazione ci sono infatti i cavi per l'attacco casalingo (oltre che i cavi per le apposite colonnine) ma bisogna assicurarsi di

avere a disposizione un contatore potenziato, quello per il normale uso domestico (3 kW) fatica a reggere la carica, come del resto per tutte le vetture elettriche, e si rischia che "scatti" e che al mattino ci si ritrovi al buio con la macchina scarica. Può apparire un particolare non troppo importante, invece è fondamentale. Il bello di avere un Kangoo Z.E. è infatti, anche, di ricaricarsela in casa, senza i sempre più sgradevoli approdi al distributore. Il che serve anche per snellire parecchio le spese di gestione, consentendo di ammortizzare il maggior costo della versione elettrica in tempi brevi. A patto di informarsi prima con il proprio fornitore di energia sulla possibilità di raggiungere il voltaggio necessario.

dell'ottima coppia per di più disponibile fin da subito. Il tutto ben supportato dal cambio automatico a un solo rapporto (che può essere tarato anche in modalità Eco, con cui si calmeranno le prestazioni migliorando l'autonomia). L'unico sensibile cambiamento rispetto alle versioni diesel riguarda la frenata, basta infatti alzare il piede dell'acceleratore perché inizi il recupero dell'energia, che agisce da vero e proprio freno motore, tanto che, dopo un po' di pratica si possono percorrere lunghi tratti senza neppure toccare il pedale del freno. Altro particolare con cui prendere confidenza è l'avvio, che non è molto diverso, si fa uno scatto e poi un secondo, ma a quel punto non si sente niente eppure la macchina è in moto. Lo si vede dalla scritta sul display.

Tutta questione di pratica insomma. Del resto quello dell'auto o del furgone elettrico, per quanto se ne parli, resta un universo poco esplorato. Anche per questo Kangoo Z.E. è innovativo, perché rende finalmente possibile comprare una vettura elettrica e usarla tutti i giorni per lavorare. Questo grazie anche al prezzo, che resta abbordabile, 20mila euro più o meno, a cui va però aggiunto il costo del noleggio batterie, 75 euro al mese che a lungo andare possono pesare ma che mettono al riparo da eventuali malfun-

zionamenti.

Tornando alla prova su strada, la guidabilità è la stessa, ottima, del Kangoo, così come sono stati conservati gradevoli aggiunte come la pre impostazione del riscaldamento (o del climatizzatore), che permette di salire al mattino circondati dalla propria temperatura ideale.

L'acceleratore è pronto alla risposta, tanto che invoglia a "tirare", atteggiamento sconsigliato, oltre che per i limiti di velocità, perché non appena si cercano le prestazioni la carica scende a velocità molto più decisa. Meglio dunque badare al sodo, del resto un commerciale è fatto per questo, e moderarsi.

LA CARTA D'IDENTITÀ



Cognome - Renault
Nome - Kangoo Z.E.

Configurazione - Furgone

Motore - Carburante: elettricità. Motore sincrono con rotore a bobina, batterie agli ioni di litio, 48 moduli con capacità di 65 Ah. Potenza max CE: 44 kW a 12.000 giri/min. Coppia max CE: 226 Nm.

Cambio - Con riduttore a 1 rapporto.

Pneumatici - 195/65 R15.

Sospensioni - Anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson. Posteriori a quattro barre stabilizzatrici con barre antirullo.

Freni - A disco con ABS, Assistente alla Frenata di Emergenza.

Dimensioni - Passo 2.697 mm, lunghezza 4.213 mm, larghezza 1.829 mm, altezza 1.805 mm.

Diametro di sterzata - 10,7 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 1.476 mm, altezza 1.130 mm, larghezza tra i passaruota 1.218 mm, altezza soglia di carico 558 mm, volume 3 mc.

Pesi - PTT 2.126 kg, peso a vuoto compreso conducente 1.501 kg, portata 650 kg.



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.

Numero Verde
800-388488

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



piaggioveicolicommerciali.it



IVECO IRISBUS / Cinque unità dell'interurbano Arway consegnate alla Ferrotramviaria di Bari

In Puglia si cambia

LA SOCIETÀ PRESIEDUTA DAL CONTE ENRICO MARIA PASQUINI FA DEL RINNOVAMENTO UNA VERA E PROPRIA BANDIERA: DAI TRENI AI MEZZI SU GOMMA L'OBIETTIVO È INNOVARE E FAVORIRE L'INTERMODALITÀ TRENO-BUS.

Nils Ricky

BITONTO - La crisi che ormai da anni pesa sul settore bus ha rallentato un processo di rinnovamento del parco avviato da molte aziende di Tpl, che necessiterebbero di un radicale rinnovo per raggiungere obiettivi di tipo ambientale (autobus nuovi e caratterizzati da moderna tecnologia vuol dire meno emissioni, sempre e comunque) e di tipo economico (il minor consumo di carburante è sempre garantito da veicoli nuovi). L'assenza di risorse costringe i manager a rinviare un processo del quale si avverte sempre più la necessità. Per contro, vi sono realtà che fanno del rinnovamento una tendenza da far conoscere, un'idea nella quale coinvolgere il maggior numero di persone interessate, dagli operatori e autisti che poi dovranno guidare i nuovi mezzi all'utenza, destinataria ultima e fruitrice del servizio. È il caso ad esempio di Ferrotramviaria, società barese cui Iveco Irisbus ha consegnato cinque unità dell'autobus interurbano Arway.

PROCESSO DI MODERNIZZAZIONE

La cerimonia di consegna si è svolta presso la sede storica di Bitonto; a presentare i nuovi arrivati nella flotta dedicata al trasporto su strada, di fronte ai dipendenti, non un personaggio qualunque, ma il Presidente e Amministratore delegato di Ferrotramviaria, conte Enrico Maria Pasquini, fino al 31 agosto 2011 Ambasciatore della Repubblica di San Marino, sposato con Clara Nasi, discendente della stirpe degli Agnelli, essendo la pronipote

di Giovanni. "I nuovi autobus interurbani - ha detto il conte Pasquini - sono stati acquistati grazie a un investimento della Ferrotramviaria, che intende così proseguire l'opera di modernizzazione del proprio parco mezzi. I nuovi autobus esibiscono una livrea particolare con colori differenti da quelli usati per il resto della flotta, poiché l'intento è quello di trasmettere ai passeggeri l'idea di rinnovamento intrapresa dalla società: far sapere ai cittadini dei paesi attraversati che Ferrotramviaria ha avviato quel processo di cambiamento sempre più richiesto alle aziende di Tpl".

I cinque Arway 12 m sono equipaggiati con motore Cursor 8-Diesel da 380 cv e sono conformi alla direttiva EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle). I livelli di emissioni, quindi, sono inferiori rispetto a quelli richiesti dalla normativa Euro 5. Dispongono inoltre di cambio automatico Voith 864.5 e impianto frenante dotato di sistema Abs (antibloccaggio ruote) e Asr (antipatinaggio ruote). Tutti gli autobus hanno una capacità di 53 posti a sedere, con sedili reclinabili rivestiti in velluto, più una postazione per disabili su carrozzella con accesso facilitato per mezzo di una pedana elevatrice. Infine, i veicoli dispongono d'impianto di climatizzazione con comandi separati per l'autista e per i passeggeri. Ogni porta è dotata di telecamera per monitorare l'ingresso e l'uscita dei passeggeri.

Ferrotramviaria - azienda privata con capitale sociale pari a cinque milioni di euro - opera sul territorio di Bari dal 1937 e gestisce in regime di concessione i servizi di

Tpl su ferrovia e su strada, con autolinee che coprono la tratta del nord barese. La società agisce su un territorio di 1.400 km quadrati, per un bacino di utenza di circa 700mila abitanti. Il suo punto di forza è rappresentato dalla linea ferroviaria Bari-Barletta, aperta all'esercizio nel 1965, che collega a Bari importanti comuni del nord barese: Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria, Barletta. Si snoda su un percorso lungo 70 km su linea elettrica, a semplice binario sul tratto Bari-Fesca San Girolamo e Ruvo-Barletta e doppio binario sul tratto Fesca San Girolamo-Ruvo. Il servizio su gomma sviluppa una rete lunga 128,50 km ed è svolto su percorso parallelo alla ferrovia, da Bari a Barletta, collegando i centri del nord barese già serviti dalla ferrovia: un'intermodalità che consente ai passeggeri di scendere dal treno e salire sull'autobus (o viceversa) per raggiungere praticamente ogni centro urbano a nord di Bari. Obiettivo: favorire la mobilità pubblica del pendolarismo e lo spostamento sui mezzi pub-

blici per l'utilizzo dei principali servizi sociali, sanitari, scolastici ecc.: "Il servizio su gomma parallelo al treno - ci hanno spiegato da Ferrotramviaria - è dedicato essenzialmente agli studenti delle scuole superiori, che possono così raggiungere ogni plesso scolastico situato nei vari comuni, nonché a quelli universitari per raggiungere la sede di Bari".

UNA FLOTTA SEMPRE PIÙ GIOVANE

Complessivamente la flotta su gomma è costituita da 27 unità, tutte Iveco Irisbus. Tra loro otto EuroClass, alcuni MyWay e qualche modello decisamente superato, come gli Iveco 370 di fine Anni Ottanta. "Gli Arway appena acquistati - hanno precisato dalla sede di Roma dell'azienda - vanno proprio a sostituire questi ultimi. La consegna fa parte di un più ampio programma di riduzione dell'età media del parco rotabile, che purtroppo resta tuttora attorno ai 13 anni". I nuovi Arway sono già in strada per il servizio interurbano, di collega-

mento tra le varie cittadine della cintura nord barese, nonché per eventuale servizio sostitutivo del treno quando necessario. Da Ferrotramviaria non escludono affatto ulteriori acquisti. "La scelta - hanno concluso dalla sede - è caduta su Arway per un rapporto qualità-prezzo decisamente favorevole. Come azienda privata abbiamo l'opportunità di eseguire confronti tra fornitori in assoluta libertà e devo ammettere che finora il nostro fornitore storico resta Irisbus. L'ennesima conferma è arrivata prima di quest'acquisto, quando abbiamo effettuato un confronto con altri costruttori e nel raffronto sul rapporto qualità-prezzo abbiamo effettuato la medesima scelta. Inoltre, avere una tipologia di modelli il più possibile omogenea consente di ottimizzare le spese di manutenzione, di sfruttare in maniera adeguata i nostri magazzino-ricambi e officina".

Nel 2004 la Ferrotramviaria ha ottenuto, da parte dell'Ente di certificazione DNV, la certificazione del proprio Sistema di Gestione per la Qualità, in conformità con la norma internazionale valida per l'erogazione del servizio di Tpl su rotaia e su gomma. Nel 2006 la certificazione è stata estesa anche alle attività di progettazione e gestione delle infrastrutture ferroviarie. Nel 2005, sempre

da parte dell'Ente di certificazione DNV, la Ferrotramviaria ha conseguito la certificazione del proprio Sistema di Gestione della Responsabilità Sociale, che esprime il riconoscimento del rispetto dei principi dell'etica del lavoro: una certificazione che rappresenta per l'azienda l'acquisizione di una maggiore competitività nell'ambito delle procedure di affidamento della gestione dei servizi di Tpl.

SERVIZIO DI QUALITÀ

L'azienda Ferrotramviaria nel corso degli ultimi anni ha dimostrato particolare attenzione per lo sviluppo e per la realizzazione di nuovi progetti volti all'ammodernamento e al potenziamento del servizio offerto, con grande cura per la sicurezza e la regolarità del servizio. L'acquisizione di nuovi elettrotreni, l'attivazione di nuove e moderne Sottostazioni Elettriche, l'attivazione di regimi di circolazione a doppio binario su diversi tratti della linea sono alcuni esempi delle opere realizzate (e in corso di realizzazione) volute dalla Società.

A questi si affiancano progetti complessi legati alla realizzazione delle Ferrovie Metropolitane che conferirà nuova vitalità all'assetto urbanistico della città di Bari.

OGNI ANNO TRASPORTATI VIA TRENO OLTRE TRE MILIONI E MEZZO DI VIAGGIATORI

Da Bari a Barletta e ritorno senza inquinare

BITONTO - Tecnicamente la linea ferroviaria Bari-Barletta è a trazione elettrica (quindi i treni non inquinano), armamento tipo 50 UNI a lunghe rotaie saldate, traverse in CAP e scartamento normale.

Ogni anno sono oltre tre milioni e mezzo i viaggiatori trasportati, la percentuale dei treni che arrivano in orario sfiora il 90 per cento, mentre circa il 10 per cento arriva con un ritardo compreso tra i 6 e i 15 minuti. Poco più dell'1 per cento arriva con ritardi superiori ai 15 minuti.

Il completamento dei lavori di raddoppio della linea nel tratto Fesca San Girolamo-Bitonto ha portato ad oltre 33 i chilometri della linea ferroviaria a doppio binario, già in esercizio tra Bitonto e Ruvo dal 2004.

La circolazione dei treni in regime di doppio binario ha consentito di ottenere un più elevato standard del servizio, garantendo la riduzione dei tempi di percorrenza e una maggiore puntualità, non essendo la marcia dei treni condizionata da vincoli di incrocio.

Le superiori potenzialità della linea hanno reso possibile la programmazione di un maggior numero di treni giornalieri, aumentati da 43 a 50, e la rimodulazione

dell'orario di servizio, che assicura una frequenza più accentuata del traffico ferroviario nelle ore di punta.

Sei elettrotreni nuovi, acquisiti dalla società nel 2005 e di produzione Alstom Ferroviaria, sono stati immessi in esercizio: confortevoli e moderni, sono composti da tre unità rotabili ciascuno (due veicoli di testa, motrici, con cabina, e un veicolo rimorchio intermedio), sono in grado di viaggiare a 110 km/h e di trasportare sino a 580 persone.

Nei programmi a medio termine è prevista l'acquisizione di altre sei nuove unità di trazione e la revisione di parte del materiale rotabile (riverniciatura e rinnovo arredi).

L'obiettivo è soddisfare pienamente le esigenze di un moderno trasporto, ovvero: velocità, sicurezza, attrattiva estetica, comfort e inserimento armonioso nel contesto urbano.

Il comparto passeggeri è caratterizzato da ampie aree d'ingresso, aria condizionata, elevato livello di comfort, ampie superfici vetrate, rivestimenti interni con soluzioni anti-vandaliche e un sistema sonoro d'informazione ai passeggeri.

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

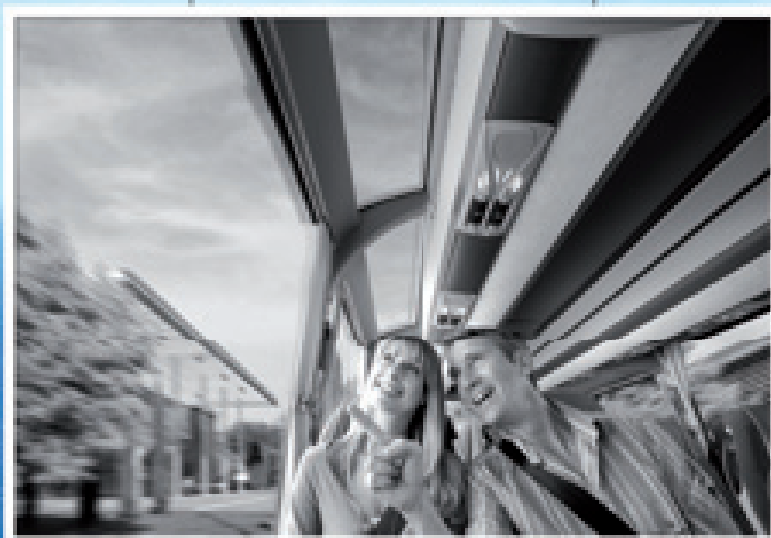
**Magelys Pro, via verso
una vita più libera!**



**irisbus
IVECO**

www.irisbus.com

MAGELYS
PRO



Magelys Pro.
Quando l'emozione parla alla ragione.

MAN / Il Gruppo di Monaco lancia la sfida globale con innovazioni ed esclusività

Questo è “Il modo di viaggiare”

IN ANTEPRIMA AI MAN BUS DAYS ABBIAMO GUSTATO UN ASSAGGIO DELLA VENTATA DI NOVITÀ CHE VERRANNO PRESENTATE A SETTEMBRE ALL'IAA. PUNTI DI FORZA DELLE GAMME DEI DUE MARCHI: TECNOLOGIA EFFICIENTE E VEICOLI DAL DESIGN DI TENDENZA.

Marco Chinicò

MONACO - Innovazioni ed esclusività. Sono questi i concetti attorno ai quali si muove l'evoluzione degli autobus dei marchi Man e Neoplan. Dagli autobus urbani a quelli interurbani fino al Gran Turismo, Man Truck & Bus all'IAA di Hannover di settembre presenterà una ventata di novità che punteranno principalmente su due caratteristiche: tecnologia efficiente e tendenze innovative del turismo moderno in fatto di autobus. Un'anteprima del Salone l'abbiamo avuta ai Man Bus Days 2012 di Monaco di Baviera. Un'occasione per fare il punto sul programma di prodotti Man e Neoplan, coi quali Man Truck & Bus intende passare all'attacco dei mercati emergenti e rafforzare le sue roccaforti in Europa.

ESPERIENZA DA VENDERE

Sia che si tratti di una corsa in autobus nel centro urbano da fermata a fermata o di un viaggio interurbano da una città all'altra, lo slogan dei due marchi è lo stesso: “The way people travel”, ovvero “Il modo di viaggiare”. La differenza? Man vanta un'esperienza di oltre 90 anni nella costruzione di veicoli industriali, mentre il marchio di alta gamma Neoplan offre autobus turistici dal design attraente che garantiscono il massimo livello di comfort e sicurezza. Negli stabilimenti produttivi in Germania, Messico, Polonia, Sudafrica e Turchia si progettano e costruiscono autotelai per autobus (per uso interno e per la vendita ad altri costruttori) e autobus completi di entrambi i marchi.

Gli autobus urbani, interurbani e turistici del marchio del 2012 si suddividono in quattro gamme: Lion's City per il seg-

mento urbano, Lion's City LE e Lion's Regio per quello degli urbani e interurbani e Lion's Coach per il segmento dei turistici. Doppio vincitore del premio di design iF-Award, la gamma degli urbani a pianale ribassato Man Lion's City inizia con il Lion's City M, presentato nell'autunno 2011 al Salone Busworld. Grazie alle sue dimensioni compatte, al passo ruota di 4,39 m e al diametro di volta di appena 18 m, è in grado di muoversi in centri urbani caratterizzati da strade anguste e traffico intenso. Il modello con motore verticale Man D08 Common Rail con struttura a torre è disponibile a scelta con due o tre porte. Il classico della gamma è l'autobus a carrozza unica Man Lion's City a pianale ribassato con motore orizzontale a sogliola Man D20 Common Rail. Al Salone Busworld 2011 di Courtrai, Man ha presentato il motore Euro 6 da montare orizzontalmente, riuscendo a integrare la nuova tecnologia di depurazione dei gas di scarico Euro 6 del motore da 320 cv senza eliminare nessun posto a sedere. Il motore abbina le due collaudate tecnologie EGR (ricircolo raffreddato dei gas di scarico) e SCR (Selective Catalytic Reduction, ovvero riduzione catalitica selettiva).

Il Man Lion's City con motore D08 verticale con struttura a torre è in grado di trasportare un maggiore numero di passeggeri rispetto al modello con motore orizzontale. I modelli a tre assi, i Lion's City L, e la variante più corta di un metro, il Lion's City C, montano un terzo asse a sterzata attiva. Pur avendo la stessa capacità di passeggeri della versione a due assi, l'autobus più corto si contraddistingue per una migliore maneggevolezza e compattezza. Gli autobus snodati vantano la massima capacità di



Al Salone Busworld 2011 di Courtrai, in Belgio, **Man** ha presentato il motore Euro 6 da montare orizzontalmente, riuscendo a integrare la nuova tecnologia di depurazione dei gas di scarico Euro 6 del motore da 320 cv senza eliminare nessun posto a sedere.

trasporto offrendo complessivamente più di 150 posti a sedere e in piedi. Oltre allo snodato standard di 18 m, il Lion's City G, è disponibile anche il Lion's City GL. Questo singolare snodato, presente su un mercato in fase di crescita, offre una capacità supplementare di circa 14 persone su una lunghezza massima ammessa di 18,75 m. L'autobus urbano a due piani Lion's City DD si avvale della competenza più che quarantennale di Man in questo specifico segmento. I bipiano, i cosiddetti “giganti gialli”, appartengono inconfondibilmente all'immagine della città di Berlino, che fino al 2011 ne ha ricevuti più di 400 veicoli. Una nuova variante della gamma di successo Lion's City è rappresentata dalla versione LowEntry: basato sul collaudato concetto a pianale ribassato caratterizzato da una bassa altezza di accesso, il bus offre ciò nonostante una posizione a sedere rialzata già a partire dalla seconda

porta e soddisfa le esigenze di un numero maggiore di posti a sedere rivolti nel senso di marcia. Un vantaggio degli autobus fabbricati nello stabilimento polacco di Starachowice è la più bassa altezza offerta sul mercato, che con soli 2,88 m consente l'attraversamento anche dei passaggi più angusti dei centri urbani.

Oltre ai motori Man Pure Diesel che rispettano lo standard EEV, Man è leader di mercato con oltre 5 mila autobus a metano e autotelai per autobus a metano consegnati. La base di questo successo è costituita dai motori a metano delle gamme E08 ed E28. Il motore E08 con cilindrata di 6,9 litri è disponibile in tre livelli di potenza: 220 cv, 250 cv e 280 cv. Per partecipare attivamente alla realizzazione della mobilità sostenibile, Man coopera con università e partner di ricerca in progetti focalizzati sull'efficienza di trasporto. Il Lion's City Hybrid, introdotto di serie in concomi-

tanza con l'IAA 2010, testimonia l'importanza di questo tema. Lion's City Hybrid presta servizio di linea in varie metropoli europee e ha ricevuto il “Red dot award: product design 2011” per il design accattivante e in Spagna è stato eletto “Autobús del Año 2011”.

Nello stabilimento Man di Ankara viene prodotto l'autobus urbano e interurbano Low Entry Lion's City LE da 12 m che, con ponte posteriore a riduzione ipoidale dotato di sospensioni pneumatiche e potente motore verticale D08 da 290 cv a norma EEV, si distingue per l'impiego particolarmente economico, grazie all'assenza dei costosi componenti della costruzione a pianale ribassato. Nella sezione posteriore i passeggeri siedono in posizione rialzata, pressapoco come in un autobus turistico, mentre la sezione dalla prima alla seconda porta è interamente a pianale ribassato a beneficio di passeggeri anziani e portatori di handicap. La versione

interurbana Lion's City LE ũ si avvale di pneumatici di grandi dimensioni per una maggiore altezza libera da terra.

Il Lion's Regio con un'altezza di pianale di 860 mm e un'altezza veicolo di 3,4 m si colloca nel segmento degli interurbani high floor utilizzati anche per viaggi occasionali. I sedili versione granturismo, la cucina di bordo e la toilette permettono di configurare il veicolo in base alle esigenze dell'escursione. L'autobus è dotato di un rialzo intercambiabile e, a richiesta, di un elevatore per sedie a rotelle in corrispondenza dell'accesso posteriore. Man propone tre versioni della gamma Regio: due autobus a due assi da 12,25 m con posti a sedere da 49 a 55 e il Lion's Regio C, lungo 13,01 m, con massimo 59 posti a sedere. Il tre assi da 13,90 m Lion's Regio L offre da 57 a 63 posti a sedere.

UNA BUONA REPUTAZIONE

Gli autobus turistici modello Lion's Coach si sono guadagnati da molti anni la reputazione di grande affidabilità e robustezza come pure di eleganza nelle linee. Molti noti club calcistici internazionali utilizzano il Lion's Coach come autobus di squadra. A seconda della versione, della lunghezza (12 m, 13,26 m per il Lion's Coach L) e della classe di equipaggiamento, il Lion's Coach trasporta da 44 a 63 passeggeri. Il pavimento interamente piano e privo di pedane con rivestimento a effetto legno bandisce ogni rischio di inciampare. Alla necessaria spinta provvedono i potenti motori Common Rail a norma EEV da 400, 440 o 480 cv. Gli autobus sono equipaggiati o con il cambio manuale a sei marce di serie oppure con il cambio manuale automatizzato a dodici rapporti opzionale Man TipMatic Coach.

CHIUSURA DEL BILANCIO 2011 CON SEGNO POSITIVO

Tassi di crescita a due cifre per la Divisione Bus



Sul mercato europeo dell'autobus **Man** ha aumentato la sua quota dal 13,3 al 13,8 per cento.

MONACO - Man Truck & Bus ha portato avanti nell'esercizio 2011 gli ottimi sviluppi dell'anno precedente. Con tassi di crescita a due cifre relativi all'afflusso di ordini (del 19 per cento per 9,5 miliardi di euro) e al fatturato (del 21 per cento per 9 miliardi di euro), l'azienda ha visto più che triplicare il risultato operativo rispetto all'anno precedente (fino a 565 milioni di euro, con un incremento di 407 milioni di euro). Il mercato europeo degli autobus, con un volume di 28.500 unità, si è mantenuto all'incirca sullo stesso livello del-

l'anno precedente (nel 2010 era stato di 28 mila). Tuttavia, Man Truck & Bus è riuscita in questo settore ad aumentare la propria quota di mercato, passando dal 13,3 al 13,8 per cento. L'afflusso di ordini della divisione autobus è cresciuto a 1,28 miliardi di euro (nel 2010 era stato di 1,16 miliardi). Complessivamente sono stati ordinati 5.814 autobus Man (rispetto ai 5.459 del 2010). Sebbene il mercato degli autobus urbani abbia subito una leggera flessione, il settore degli autobus Gran Turismo ha invece allungato il passo, e il segmento degli autobus interurbani è stato quello che ha fatto segnare la crescita più consistente.

Lo scorso anno gli autobus consegnati ai clienti sono stati 5.775 (rispetto ai 5.483 del 2010) e il fatturato del business autobus ha registrato un aumento del 6 per cento a 1,24 miliardi di euro (rispetto a 1,17 miliardi del 2010). La divisione Autobus ha migliorato il risultato operativo, portandolo da 18 milioni di euro dell'anno precedente a 29 milioni di euro. Questo miglioramento dei risultati è dovuto, oltre che ai maggiori volumi di vendita, anche a una più elevata percentuale di autobus Gran Turismo.

Man Latin America ha ottenuto nel 2011 un fatturato record di 3,6 miliardi di euro, che finora corrisponde anche al risultato operativo più elevato mai raggiunto nella sua storia aziendale (400 milioni di euro). Nel mercato brasiliano in fase di crescita una nota positiva è data dall'incremento del 22 per cento (34.642 autobus) delle nuove immatricolazioni di autobus. Man Latin America ha contribuito fortemente a questo sviluppo positivo ed è riuscita a consegnare 10.573 autotelai (rispetto agli 8.691 del 2010). Di conseguenza, Man Latin America ha accresciuto la propria quota di mercato di oltre 5 punti percentuali raggiungendo il 32,2 per cento, e ha quindi consolidato la propria posizione nel mercato locale degli autobus. Inoltre, la quota di esportazioni di autotelai per autobus è aumentata al 13,1 per cento. La nuova divisione di sviluppo autobus costruita a metà 2010 ha permesso di introdurre numerose modifiche tecniche sulle specifiche dei clienti e di migliorare le gamme attuali, in particolare per quanto riguarda motore e cambio. Queste evoluzioni hanno permesso a Man Latin America di spostare l'asticella della propria quota di mercato ancora più in alto.

CIRCA IL 14 PER CENTO DEI NUOVI IMMATRICOLATI SONO MAN E NEOPLAN

In Europa si rafforza la posizione di mercato

MONACO - Nell'esercizio 2011 Man Truck & Bus, che dà lavoro a circa 34mila dipendenti, ha venduto più di 77.600 autocarri nonché 5.700 autobus e autotelai per autobus dei marchi Man e Neoplan, realizzando un fatturato di circa 9 miliardi di euro. Nel 2011 ha potenziato in Europa la sua forte posizione di mercato nel segmento di autocarri di oltre 6 t e si è portata al secondo posto nella graduatoria dei costruttori con una quota del 18 per cento, aumentandola quindi in Europa per la terza volta consecutiva.

Man è leader in importanti mercati, quali Austria, Polonia, Romania e Croazia. In Germania, Danimarca, Ungheria, Svizzera e nella Repubblica Ceca si è piazzata al secondo posto. Man

Truck & Bus ha registrato una netta crescita anche nel segmento degli autobus oltre le 8 t. Circa il 14 per cento di tutti i nuovi autobus immatricolati in Europa nel 2011 sono di marca Man e Neoplan. Il Gruppo dispone in Germania di quattro sedi di produzione: Monaco di Baviera, Norimberga, Salzgitter e Plauen. A esse si aggiungono gli stabilimenti di Vienna e di Steyr in Austria e gli impianti di Posen, Starachowice e Cracovia in Polonia. Altri siti produttivi sono insediati ad Ankara in Turchia nonché a Olifantfontein e Pinetown in Sudafrica.

Man Truck & Bus persegue una strategia di crescita internazionale che ha come obiettivo, oltre al mercato principale Europa, anche la pene-

trazione dei mercati in Asia, Africa, Sud America e nell'Europa dell'Est compresa la Russia. Quest'anno in Brasile entra in vigore la normativa sulle emissioni Euro 5 per tutti i veicoli industriali di nuova immatricolazione. Man Latin America monterà per la prima volta nei suoi veicoli i motori dell'affiliata tedesca Man Truck & Bus. In numerosi Paesi dell'Africa e dell'Asia i partner locali eseguono l'assemblaggio di autocarri e autobus forniti come kit. Gli autobus turistici del marchio Neoplan vengono fabbricati presso gli impianti tedeschi di Plauen, mentre lo stabilimento di Salzgitter produce gli autotelai per autobus. Gli autobus urbani e interurbani vengono prodotti negli stabilimenti di Polonia e in Turchia.

NEOPLAN / Due anni fa aveva festeggiato il suo 75° anniversario

La classe non è acqua

DAL 2001 APPARTIENE A MAN TRUCK & BUS. CON I SUOI ESCLUSIVI GT DI ALTA GAMMA, NEOPLAN INCONTRA IN PARTICOLARE IL FAVORE DEGLI OPERATORI DEL SETTORE CHE VOGLIONO OFFRIRE UN'ESPERIENZA DI VIAGGIO INDIMENTICABILE AI PROPRI CLIENTI VIP.

Paolo Romani

MONACO - Marchio di riferimento per tecnologia, ergonomia e design, il programma di autobus Gran Turismo Neoplan è suddiviso anch'esso in quattro gamme: Tourliner e Cityliner per il segmento dei bus granturismo a pianale rialzato, Starliner per quello dei bus a pianale super rialzato e Skyliner per i bipiano.

Le linee chiare e gli spigoli vivi delle superfici in vetro e lamiera accomunano gli autobus Neoplan, che hanno ricevuto numerosi riconoscimenti internazionali come il "Red dot" o il "iF-Award" per il marcato design aerodinamico. Anche il titolo di "Coach of the Year" o la conquista dei primi posti in varie inchieste sono la dimostrazione dell'impressione positiva che i gestori di flotte hanno degli autobus Neoplan. Il marchio è tradizionalmente sinonimo d'innovazione e progresso tecnologico. Innovativi sistemi di sicurezza, quali Esp, Acc e Lgs, sono stati utilizzati per primi in autobus Neoplan. Neoplan ha presentato, per la prima

volta in tutto il mercato dei bus, anche il pratico volante multifunzione, il sistema elettronico attivo di regolazione degli ammortizzatori Cds (Comfort Drive Suspension) e i proiettori di svolta attivi.

GAMMA PREMIUM

E veniamo alla gamma. Neoplan Tourliner colpisce per il suo design moderno e il suo equipaggiamento elegante. Le aziende ne apprezzano la robustezza che lo rende ideale per viaggi sia brevi che lunghi. Questo autobus adotta la collaudata tecnologia Man, ad esempio l'asse anteriore con sospensione a ruote indipendenti e freni a disco, l'asse posteriore a riduzione ipoidale e i motori a sei cilindri Common Rail da 400 a 480 cv. È possibile scegliere tra due cambi: il cambio manuale a sei marce di serie con comando joystick o il cambio manuale automatizzato a 12 rapporti opzionale Man TipMatic Coach con dispositivo di agevolazione avviamento EasyStart e modalità di manovra. Il

GT a pianale rialzato è disponibile in tre lunghezze e accoglie da 44 a 63 passeggeri.

Vero bestseller del segmento dei granturismo a pianale rialzato, l'attuale modello del Cityliner 2007 è stato il primo autobus in assoluto a ricevere il premio di design internazionale "Red dot: best of the best". La caratteristica di design Neoplan del "taglio a diamante" (Sharp Cut) con l'elegante linea del filo di raccordo al tetto e i vetri scuri sfumati fece furore alla sua prima presentazione all'IAA 2006. Le capelliere alte a sospensione libera esaltano la spaziosità degli interni. La base della gamma è rappresentata dal Cityliner a due assi, che in 12,24 m accoglie fino a 55 passeggeri. Grazie ai 75 cm di lunghezza in più, il Cityliner C a tre assi offre più comfort in termini di spazio utile all'interno dell'abitacolo. In base alla variante di equipaggiamento, trovano posto tra 50 e 55 passeggeri. Top of the Range è il Cityliner L a tre assi da 13,99 m. L'asse posteriore aggiunto a sterzata elettroidraulica del Cityliner a tre assi garantisce, oltre a un ridotto diametro di svolta, la più grande facilità di manovra, contenendo l'usura degli pneumatici. La gamma di motori del Cityliner inizia con 400 cv e raggiunge tarature di 440 cv e 480 cv. Tutti i propulsori soddisfano lo stringente

standard EEV grazie alla tecnologia Man Pure Diesel che non richiede l'impiego dell'additivo AdBlue. La sicurezza dei passeggeri è prioritaria. La sua importanza si esprime concretamente nella Neoplan SafetyCab costituita dal roll-bar integrato per garantire la resistenza a norma ECE R66, dai collegamenti rinforzati della fiancata e dalla speciale struttura della carrozza anteriore, e viene inoltre sottolineata dall'ampia adozione di sistemi di assistenza.

Il Neoplan Starliner si colloca al vertice del segmento dei granturismo di alta gamma a pianale super rialzato. La sua caratteristica nasce dal concetto SkyLights con l'enorme parabrezza panoramico e la vetratura laterale del bordo del tetto che rafforza l'impressione di ampi spazi aperti. Il GT a tre assi misura quattro metri di altezza ed è disponibile in due lunghezze. Entrambe le varianti montano in coda un potente motore Man da 505 cv, accoppiato al cambio automatizzato a 12 marce Man TipMatic Coach. I proiettori di svolta, l'ESP e il CDS fanno parte dell'equipaggiamento di serie.

I passeggeri hanno qui a disposizione fino a 50 posti a sedere distanziati di 900 mm (standard 5 stelle) e fino a 54 posti a sedere se di riduce la distanza a 830 mm (classificazione 4 stelle), più il sedile di gui-

da e dell'accompagnatore. Anche le grandi capelliere chiudibili a serratura creano un ambiente simile a quello di un aereo e garantiscono un posto sicuro ove stivare tutte le borse. La variante di equipaggiamento Individual conferisce un surplus d'individualità ed esclusività a Starliner come pure a Skyliner e Cityliner; corrimano pregiati e maniglie in acciaio inossidabile, carbon look o effetto legno, pavimento in vero legno, armadietti, cucina di bordo, sedili di lusso con logo del marchio ricamato o selleria di lusso in pelle.

MEZZO SECOLO DA PROTAGONISTA

Nel 1967 Neoplan stupì gli operatori del settore con il primo autobus a due piani al mondo per viaggi di lunga percorrenza: lo Skyliner. La quinta generazione introdotta quest'anno rimane fedele alla tradizione di questa classe regina dei granturismo. Il modello attuale riprende lo "Sharp Cut Design" di Starliner e Cityliner. Linee chiare e spigoli vivi delle superfici in vetro sono abbinati a un'aerodinamica affilata e consentono di raggiungere il coefficiente di penetrazione aerodinamica migliore nel settore degli autobus turistici a due piani. Questo consente di ridurre il consumo di carburante, le emissioni di CO2 e la rumorosità causata dalle correnti d'aria a beneficio dei passeggeri. Il parsimonioso sei cilindri Man Common Rail da 505 cv garantisce un'adeguata propulsione. Questo propulsore è accoppiato di serie al cambio manuale automatizzato Man TipMatic Coach. Oltre ai proiettori di svolta e ai noti sistemi di assistenza alla guida, quali ad esempio Acc e Lgs, per la prima volta in un bipiano fa ingresso il sistema elettronico attivo di regolazione degli ammortizzatori Cds (Comfort Drive Suspension), che permette di aumentare la stabilità e la sicurezza di marcia.

Il Neoplan Skyliner a tre assi offre fino a 83 posti a sedere. Due ampie porte e un'altezza di accesso ridotta, di meno di 36 cm, permettono di accedere comodamente al piano inferiore. Grazie all'altezza interna di 1,81 m e all'ampio passaggio, questo modello trasmette una sensazione di spaziosità maggiore di quanto ci si possa aspettare. Il piano superiore si presenta come una lussuosa area di soggiorno permeata di luce con un'altezza interna di 1,68 m. Con "Skylights" Neoplan definisce la vetratura laterale racchiusa al tetto, l'innovativa finestra della cupola frontale sopra la prima fila di sedili e la grande finestra sul tetto.

TELEROUTE

AL VIA IL NUOVO SERVIZIO DI CONSULENZA FINANZIARIA

MILANO - Teleroute, fornitore di servizi elettronici e di soluzioni innovative leader sul mercato europeo per i professionisti del settore trasporto e logistica, famoso per il servizio di Borsa Carichi online, ha sviluppato un nuovo servizio in collaborazione con Creditsafe, fornitore di relazioni sul credito più importante in Europa. I report "Relazioni finanziarie"

consentono ai clienti Teleroute di ottenere in un solo clic le informazioni finanziarie necessarie a verificare la solvenza di un potenziale collaboratore. Nel 2011, il 5 per cento delle aziende trasportatrici europee è fallito. In Italia, il totale fallimenti ammonta a 937 società. Questi dati mettono in evidenza che il rischio di fallimento è sempre in agguato, specialmente in periodi di prolungata crisi economica come quello che stiamo vivendo. È pur vero che per fare dei buoni affari con soci solventi e affidabili è cruciale garantire un ambiente commerciale più sicuro e che sia anche redditizio. I report "Relazioni finanziarie" hanno dunque lo scopo di proteggere i clienti di Teleroute da collaboratori con problemi finanziari. Un servizio che si unisce a quelli già in uso presso Teleroute nell'ambito del Programma Mercato sicuro: il Servizio di mediazione e il Servizio di Notifica degli abusi, tramite i quali Teleroute agisce da mediatore per aiutare i suoi clienti a risolvere i problemi che sorgono con i loro collaboratori. Quello delle fatture di pagamento pendenti è uno dei problemi che emerge con maggiore regolarità. Nel 2011, Teleroute ha gestito 1.326 casi di mediazione e 2.641 casi di abuso: 0,006 per cento e 0,012 per cento rispettivamente del totale dei carichi inseriti nell'anno. Teleroute ha risolto con successo l'80 per cento dei casi di mediazione, riuscendo a recuperare 1,2 milioni di euro per conto dei suoi clienti. Inoltre, la maggior parte degli abusi segnalati è stata risolta in meno di 10 giorni. I report "Relazioni finanziarie" forniscono informazioni sul credito che dettagliano la situazione finanziaria di un'azienda; le persone addette al traffico e il personale amministrativo possono così decidere più agevolmente quali aziende sono affidabili. I report contengono i dati necessari per conoscere esattamente il rendimento e la situazione di un'azienda. Il servizio è stato realizzato in stretta collaborazione con Creditsafe e vi si accede attraverso la borsa carichi. Il Gruppo Creditsafe è il fornitore di informazioni online sul credito delle aziende più importante in Europa. Offre soluzioni che nel complesso coprono più del 90 per cento dei Paesi del Vecchio Continente. Gestisce inoltre il più grande database delle imprese in Europa con 23 milioni di aziende registrate.



Nel 1967 **Neoplan** stupì gli operatori del settore con il primo autobus a due piani al mondo per viaggi di lunga percorrenza: lo **Skyliner**. La quinta generazione introdotta quest'anno rimane fedele alla tradizione di questa classe regina dei granturismo.

INTERVISTA / **ULRICH HESSELMANN, AMMINISTRATORE DELEGATO DI MERCEDES-BENZ MINIBUS**

“Prodotti a basso costo di gestione e con ridotto impatto ambientale”



Ulrich Hesselmann

DORTMUND - Minibus sì ma con le stesse caratteristiche degli urbani e dei turistici Evobus.

È questo un concetto molto caro a Ulrich Hesselmann, Amministratore delegato della Mercedes-Benz Minibus.

“In ambito urbano i nostri modelli, specialmente ora con l'entrata in produzione del City 77, possono sostituire anche i Citaro, andando a coprire zone con minore frequenza di passeggeri, o addirittura alternandosi con gli urbani di grandi dimensioni a seconda degli orari”.

Il tutto con un risparmio dei costi di gestione e con un

impatto ambientale ridotto. “E mantenendo la stessa qualità del servizio. In Germania, dove l'esperienza è già stata fatta, i pareri dei passeggeri e degli autisti ci confermano che siamo sullo stesso livello dei grandi autobus Mercedes-Benz”.

Lo sviluppo del settore dei minibus ha portato a una crescita costante dello stabilimento di Dortmund, che nel 2010 ha ampliato la propria produzione, cominciando a operare su quattro linee.

“Il che - commenta Hesselmann - ci permette di com-

pletare fino a 1.300 esemplari all'anno, anche se il numero complessivo varia a seconda della tipologia. Se gli ordini sono riferiti per la maggior parte agli urbani, che richiedono il maggior lavoro di assemblaggio per il pavimento ribassato, il volume totale cala”.

Gran parte della produzione, circa l'85 per cento, rimane in Europa, dove Mercedes-Benz Minibus è leader e detiene una quota di mercato del 10 per cento, o viene esportata in Australia, altra nazione in cui il costruttore tedesco mantiene da tempo una salda leadership.



MERCEDES-BENZ / Con City 77 si arricchisce l'offerta dei minibus della Stella

Il candidato ideale

TRAVEL, TRANSFER, CITY E MOBILITY SONO LE QUATTRO FAMIGLIE DI MINIBUS, REALIZZATI SU BASE SPRINTER NELLO STABILIMENTO DELLA SOCIETÀ INDIPENDENTE MERCEDES-BENZ MINIBUS A DORTMUND.

Mauro Zola

DORTMUND - Con l'arrivo sul mercato dello Sprinter City 77, autobus urbano ribassato a tre assi che può accogliere fino a 40 passeggeri, sono diventati quattordici i modelli, tra urbani, extraurbani e turistici prodotti dalla Mercedes-Benz Minibus, tutti parte dell'ultima generazione lanciata nel 2006, in contemporanea con la gamma commerciale Sprinter.

L'attuale listino, che comprende versioni in sei diverse lunghezze, da 5,9 a 8,7 metri e con peso totale a terra compreso tra le 3,5 e le 6,8 tonnellate, si divide in quattro famiglie principali, che si differenziano per l'utilizzo e per gli allestimenti.

La serie Travel ad esempio è strutturata per un uso turistico a

corto o medio raggio, comprende sei versioni, tutte caratterizzate da un design esterno che ricorda molto quello dei bus turistici Evobus, con grandi vetrate che rendono l'ambiente interno luminoso e permettono di godere appieno del panorama circostante. Il numero dei posti a sedere varia in questo caso dai 16 ai 19.

È in parte turistica anche la possibile mission della gamma Transfer, che può servire per escursioni su viaggi brevi ma anche andare a coprire servizi di linea su tratte interurbane. Si tratta dei modelli più diffusi, in grado di trasportare da 10 a 22 passeggeri, e la cui produzione è concentrata sulle versioni da 5 tonnellate.

Il maggior numero di versioni disponibili, ben sette, fanno capo alla gamma di minibus ur-

bani City, a pianale ribassato, con possibilità di trasportare, a seconda della configurazione, da 22 a 40 passeggeri. Di questa fa parte anche il già citato 77, il primo minibus a tre assi. Completa il quadro la gamma

Mobility, specifica per i passeggeri diversamente abili. In questo caso le possibili configurazioni sono molto varie dato che in pratica ogni mezzo viene allestito su misura per l'acquirente.



La linea di montaggio all'interno della fabbrica di Dortmund.



Molto curati gli interni dello **Sprinter City 77**, con sedili che presentano un rivestimento in tessuti dai colori luminosi e azzeccati.

Nel corso delle varie prove che abbiamo potuto effettuare nello stabilimento di Dortmund, in cui sono state da tempo concentrate tutte le attività riguardanti i minibus della Stella, che fanno capo a una società indipendente, ci siamo concentrati sul City 77, un mezzo molto interessante che va in pratica, con la sua lunghezza di 8,7 metri, a far da cesura tra i minibus Sprinter City 65 e i modelli del Citaro con lunghezza di 10,5 metri. Questo lo rende il candidato ideale a coprire linee importanti ma con una frequentazione ridotta, anche nei centri storici, che possono essere affrontati facilmente in virtù del passo corto e della sagoma contenuta.

La scelta tecnica di mantenere un passo ridotto a 4.100 mm ha portato però anche qualche svantaggio, come una certa difficoltà ad affrontare strade in cui siano presenti cunette o dossi particolarmente accentuati.

Un problema a cui si può ovviare facilmente scegliendo con cura le tratte in cui far muovere il City 77. Per il resto il comfort a bordo è garantito da un allestimento che riprende quello del Citaro e dalle sospensioni indipendenti di tipo McPherson davanti e a molle ad aria con ammortizzatori sugli altri due assi. Il pianale è interamente ribassato, tranne che per una penisola nella zona anteriore in cui trova posto il retarder Telma in dotazione, risultato ot-

tenuto sostituendo il ponte posteriore con ruote gemellate con due assali equipaggiati con ruote singole.

Per il motore la scelta dei progettisti è stata nell'ottica del risparmio di carburante. Infatti il solo motore disponibile è il quattro cilindri dello Sprinter, nella sua versione con potenza di 120 cv e con una coppia di 360 Nm. Potrebbero sembrare pochi per un bus di queste di-

mensioni e soprattutto di questa portata; in realtà non bisogna dimenticarsi che si tratta di un urbano, quindi che le prestazioni non sono un fattore determinante. Ottima la risposta del cambio automatizzato Mercedes-Benz a cinque rapporti, molto fluido nelle cambiate e che, come la corrispondente versione per il furgone, offre la possibilità per l'autista di scalare una marcia senza uscire dalla modalità automatica. Ottimo come tradizione Mercedes-Benz l'impianto frenante a dischi, con Abs, Asr e Brake Assist. Manca all'appello, per il momento, l'Esp, dato che la produzione Sprinter non

prevede una versione per modelli a tre assi.

Molto curati gli interni, con sedili che presentano un rivestimento in tessuti dai colori luminosi e azzeccati, un climatizzatore a tetto Carrier e un riscaldatore aggiuntivo. Tra le diverse configurazioni, la possibilità di avere due posti per disabili e due accessi differenziati per carrozzine, con altrettante pedane.

MA LA PRODUZIONE IN SERIE È ANCORA LONTANA

C'è anche il City 65 ad alimentazione elettrica



DORTMUND - Il più innovativo tra i progetti portati avanti dalla Mercedes-Benz Minibus riguarda un modello City 65 ad alimentazione totalmente elettrica.

Il costruttore sta portando avanti la sperimentazione insieme all'università di Aquisgrana, con il prototipo che sta già circolando nelle vie della città tedesca anche se, per ora, senza caricare passeggeri.

Tra i punti forti di questo minibus la possibilità di ricaricare le batterie molto velocemente, un sistema rapido a corrente continua da 60 kW rende infatti possibile una ricarica parziale di 20 kWh in appena venti minuti.

Per il resto il bus mantiene buona parte della sua capienza, come abbiamo avuto modo di testare direttamente.

Ipotizzare una produzione in serie dello Sprinter elettrico sarebbe però affrettato.

Come ha puntualizzato il Ceo Ulrich Hesselmann: “Si tratta di un veicolo su cui stiamo testando diverse soluzioni e molte altre ne verranno provate in futuro. Soltanto dopo potremo trarre le nostre conclusioni ed eventualmente pensare a una produzione in serie”.



Sprinter City. L'originale.

L'autobus urbano potente ed ecologico.

Chi mette piede a bordo dello Sprinter City 77 dimentica di essere salito su un minibus: le due porte a traslazione esterna a doppia anta e di ampie dimensioni assicurano la massima libertà di movimento sia in salita che in discesa.

Grazie alla funzione di kneeling ed alla rampa per disabili, anche i passeggeri con difficoltà di deambulazione possono salire a bordo comodamente. Rispetto allo Sprinter City 65, il City 77 presenta un metro di lunghezza in più che, anche grazie al peso totale ammesso di 6,8 t, va tutto a vantaggio dell'abitacolo che può ospitare 32 passeggeri.

Ciò nonostante, il più grande tra i minibus si rivela straordinariamente maneggevole. Il passo ridotto e la carreggiata snella rendono questo veicolo adatto all'impiego nelle strade extra-urbane strette, nei vicoli dei centri storici e anche come navetta negli aeroporti o nelle fiere. Il nuovo Sprinter City 77 convince su ogni percorso e su tutta la linea: con la sua potenza di 120 kW (163 CV) e la conformità alla norma EEV, si presenta infatti come un veicolo estremamente potente e al tempo stesso ecologico.



Mercedes-Benz

NISSAN / NV200 scelto come esclusivo “yellow cab” per la città di New York

A PARTIRE DA FINE 2013 SARÀ IL VEICOLO “VAN OF THE YEAR 2010” A TRASPORTARE UOMINI E DONNE NEWYORCHESI DA UN CAPO ALL’ALTRO DELLA CITTÀ. ENTUSIASTA IL SINDACO BLOOMBERG: “DAREMO UNA NUOVA SVOLTA ALL’IMMAGINE DEI NOSTRI TAXI DA ANNI NOTA IN TUTTO IL MONDO”.

Paolo Romani

NEW YORK - In un mondo che trasforma se stesso in modo sempre più repentino, la mobilità urbana chiede agli uomini e alle donne impegnati nel lavoro estrema flessibilità e rapidità di spostamento. Che il taxi sia protagonista assoluto della mobilità urbana è risaputo, così come lo è l’indiscutibile status symbol acquisito dal taxi nelle leggende metropolitane, da Londra a New York passando per Washington e, perché no?, per Roma e Milano. Memorabili film hanno avuto le “macchine gialle” come protagoniste, da “Taxi driver” a “Taxi to the Dark Side” fino al nostrano “Il tassinaro” di Alberto Sordi.

Decisamente altri tempi. Oggi il taxi deve fare i conti con un futuro di alta tecnologia, connessione wi-fi ovunque e traffico sempre più difficile e intasato. Di fronte allo scenario dei prossimi anni Nissan vuole dire la sua in questo delicato e competitivo segmento, vestendo i panni di chi nel taxi è protagonista: il guidatore e le sue esigenze, il passeggero e le sue esigenze. Come conciliarle? Quale prodotto proporre perché nel futuro il taxi resti lo status symbol, vera icona di una città come New York, dove i taxi gialli trasportano ogni giorno 600mila persone?

LA PROPOSTA NISSAN

La Casa nipponica ha presentato ufficialmente il primo prototipo di vettura pubblica vincitore del progetto “Taxi of Tomorrow”: Nissan NV200 Taxi, futuro taxi della città di New York, ha fatto il suo debutto mondiale nel corso di un evento speciale a SoHo, quartiere del borough di Manhattan, alla presenza di Carlos Ghosn, Presidente e Ceo di Nissan, e del Sindaco di New

York Michael Bloomberg. Il taxi di Nissan era in vetrina al New York International Auto Show 2012, al Jacob Javits Center. “Siamo orgogliosi - ha dichiarato Ghosn - di inaugurare una nuova era della mobilità urbana a New York con Nissan NV200 Taxi, il nostro taxi del futuro. Il veicolo è frutto del know-how maturato da Nissan nel settore dei veicoli commerciali e ha fatto tesoro delle opinioni dei tassisti e degli utenti di New York, che ci hanno aiutato ad apportare alcune migliorie. Il taxi di Nissan offrirà un ottimo comfort e dotazioni altamente innovative ai 600mila newyorchesi che ogni giorno utilizzano i celebri yellow cab”.

Nel maggio del 2011, dopo due anni di attente valutazioni, fra le varie proposte presentate,



Il taxi di domani all’ombra

la Taxi & Limousine Commission (TLC) di New York ha scelto Nissan NV200 Taxi come esclusivo taxi del futuro per New York a partire da fine 2013. Alla progettazione del veicolo hanno collaborato anche il Cooper-Hewitt National Design Museum, il Design Trust for Public Space e Smart Design.

“Nissan NV200 - ha detto il Sindaco Michael Bloomberg - sarà il taxi più sicuro, comodo e funzionale che la città di New York abbia mai avuto. L’immagine dei nostri taxi è nota in tutto il mondo e ora le daremo una nuova svolta. Grazie a Nissan, i 600mila passeggeri che ogni giorno utilizzano il servizio avranno tecnologie di ultima generazione e altissimi standard di sicurezza”.



LE CARATTERISTICHE VINCENTI DELL’NV200

Massimo spazio, massima flessibilità



La capacità di carico è uno dei punti di riferimento dell’NV200.

NEW YORK - Nissan ha goduto di un successo fenomenale con le sue microvan NV200. Lanciato nel 2009, il van compatto di Nissan per il mercato mondiale è arrivato dapprima in Giappone ed Europa, nel 2010 è sbarcato in Cina e a Singapore, nel 2011 in India e Stati Uniti, e all’inizio di quest’anno Nissan ha proposto un prototipo a versione elettrica, dimostrando l’intenzione di passare all’attacco del mercato dei veicoli commerciali compatti alimentati con motore elettrico. Eletto “Van of the Year 2010”, Nissan NV200 è

un furgone di origini giapponesi ma viene assemblato anche in Spagna, nell’impianto di Barcellona. In Giappone, NV200 è leader nel proprio segmento, in quanto copre il 40 per cento delle vendite del relativo mercato.

Nissan NV200 è stato scelto dalla Commissione TLC per i nuovi livelli di spazio, comfort e praticità che il van giapponese ha portato nel segmento dei piccoli van. Tre le versioni disponibili sui mercati mondiali, tutte caratterizzate da una versatilità ottimale: Van, la funzionale Combi e, a partire dal 2010, la confortevole versione Family. “Il mercato europeo dei piccoli van - ha dichiarato Simon Thomas, Senior Vice President Vendite e Marketing di Nissan in Europa - è estremamente competitivo. Per piacere, un van deve essere compatto fuori ma spazioso dentro, con un design che sia allo stesso tempo elegante e pratico. Deve avere un prezzo accessibile e bassi costi d’esercizio. Deve essere facile da guidare e flessibile. NV200 è tutte queste cose e sorprende per la generosità dello spazio interno, a fronte di dimensioni incredibilmente compatte”.

NV200 nel 2009 ha reinventato l’approccio di Nissan al segmento dei leggeri, offrendo uno spazio eccezionalmente generoso e dimensioni esterne ultracompatte. Visto da fuori, misura solo 4,4 m in lunghezza, 1,86 m in altezza e 1,69 m in larghezza. L’agilità di manovra e il ridotto diametro di sterzata lo rendono ideale per la guida in città. Costruito su una versione modificata della piattaforma B dell’Alleanza Renault-Nissan, NV200 si muove con destrezza in ambiente urbano, regalando ai suoi utenti una posizione di guida dominante e una buona visibilità.

Progettato in Giappone ma con il forte contributo della divisione Ricerca e Sviluppo e dei designer Nissan europei, NV200 è un’offerta realmente globale all’insegna della qualità, un veicolo innovativo che sta a cavallo di due segmenti di mercato. In versione trasporto passeggeri offre uno spazio interno analogo a quello di veicoli commerciali molto più grandi, con dimensioni non superiori ai CDV (Car-Derived Van) rivali.

Il nuovo taxi di New York è stato progettato, sia all’interno sia all’esterno, tenendo conto dei suggerimenti di tassisti, associazioni di categoria, gestori di flotte e passeggeri. Tra le dotazioni pratiche: ampio spazio per passeggeri e bagagli, notevolmente migliorato rispetto agli attuali taxi; porte scorrevoli con gradino d’accesso e maniglie, per facilitare la salita e la discesa; tetto trasparente per offrire una vista panoramica della città; finestrini laterali apribili; aria condizionata a controllo indipendente per i passeggeri posteriori; tetto rivestito ai carboni attivi per eliminare gli odori nell’abitacolo; luci di lettura a padiglione per i passeggeri e illuminazione a pavimento per non dimenticare nulla a bordo; dock di ricarica per il telefono cellulare, presa elettrica 12 V e due porte USB per i passeggeri; sedili in tessuto traspirante, antibatterico, ecologico, resistente e facile da pulire, simile alla pelle alla vista e al tatto; pavimento piatto nella zona passeggeri per viaggiare più comodi.

ALTO STANDARD DI COMFORT

Cuore pulsante dello yellow cab del futuro è il motore 4 cilindri da 2 litri, messo a punto per ottimizzare prestazioni e consumi, che garantisce 150mila miglia su gruppo motore e trasmissione. Clacson “discreto”, accompagnato da luci esterne che si attivano durante l’uso, in maniera tale che il clacson venga suonato con moderazione, il taxi giapponese che circolerà nella metropoli americana è caratterizzato da un sedile di guida regolabile agendo su sei parametri di registro, con schienale reclinabile e regolazione lombare, anche con la partizione installata, un sedile realizzato con materiale e cuciture speciali che migliorano la circolazione dell’aria.

ESTETICA E FUNZIONALITÀ, LA CHIARA IMPRONTA DELLO “STILE NISSAN”

NV200 è il leggero più versatile della categoria



NV200 Taxi
presto in
servizio a
New York.

NEW YORK - Il design di NV200 risponde alle esigenze degli utenti professionali senza dimenticare che anche l'occhio vuole la sua parte.

Una configurazione intelligente ha permesso di ottenere lo spazio più generoso

della categoria. Eppure NV200 resta più compatto di molti diretti rivali ed è facile da guidare e parcheggiare in città. “NV200 - ha detto Pierre Loing, Vicepresidente Product Planning di Nissan in Europa - ha portato dei reali vantaggi ai nostri clienti: è compatto

fuori ma spazioso dentro. Tanto spazio interno è sinonimo di comfort per i passeggeri e per le famiglie numerose”.

Ma veniamo al design. I progettisti Nissan hanno adottato un approccio molto “diretto”: tracciando linee semplici ma eleganti, hanno realizzato una struttura piena che rispecchia perfettamente l'uso cui sarà destinato il veicolo. L'immagine pulita e funzionale incorpora soluzioni stilistiche riprese dalle autovetture e dalla gamma dei veicoli commerciali Nissan, cui aggiunge dettagli esclusivi come la marcata linea ascendente che parte dal frontale e incornicia i finestrini anteriori, esaltando il dinamismo del veicolo anche da fermo. Le ampie superfici vetrate laterali garantiscono la massima visibilità.

Su entrambe le versioni passeggeri, i finestrini laterali si estendono per l'intera lunghezza del veicolo, dando un'impressione di omogeneità non interrotta dai telai delle porte né dai montanti. Per la stessa ragione, le maniglie - nel colore del veicolo sulla versione Family - sono “annegate” nel resto della carrozzeria.

I finestrini sulle porte laterali scorrevoli si possono aprire per migliorare la ventilazione. In basso sulle fiancate, in simmetria opposta con la fascia ascendente che contorna i finestrini, c'è un'altra linea scolpita che va a fondersi nel binario guida sull'ultimo pannello di coda.

Sul frontale, NV200 sottolinea la propria originalità dando una nuova interpretazione della griglia di Nissan - impreziosita da elementi cromati sulla versione familiare - il cui disegno prosegue nei fari allungati all'indietro. Il paraurti anteriore è in tinta carrozzeria sulla versione Combi. Sul retro, il Combi ha un pratico portellone a doppi battenti, frazionato 70/30, con cerniere laterali, l'allestimento Family un portellone unico che si apre verso l'alto.

Grazie alla generosa spaziosità degli interni, la versione Combi di NV200 può accogliere nel massimo comfort cinque occupanti. Il divanetto centrale è frazionabile 60/40 per una maggiore versatilità e l'intero gruppo si ribalta e si addossa agli schienali dei posti anteriori quando è necessario lasciare più spazio al carico.

Con la seconda fila ripiegata, il volume di carico sfiora i 3 metri cubi (2,94 metri cubi per la precisione). Nella versione Family, in grado di ospitare fino a sette occupanti, i due sedili di coda si ripiegano singolarmente contro le pareti del bagagliaio. Non è necessario togliere i sedili dal veicolo per incrementare lo spazio di carico: tutte le poltrone rimangono sempre a bordo, pronte all'uso, così non si corre il rischio di dimenticarle altrove.

Nel bagagliaio dietro i passeggeri di coda c'è spazio sufficiente per cinque grandi valigie.

della Grande Mela

Tra le altre dotazioni di bordo: ingresso audio ausiliario USB e presa di ricarica per il conducente; navigatore di serie con monitor di parcheggio integrato per le manovre in retromarcia; Hearing Loop System per i non udenti; interfono conducente-passeggeri; predisposizione per sistema T-PEP.

SICUREZZA IN POLE POSITION

Sicurezza al primo posto per il futuro taxi newyorchese, primo e unico taxi con collaudo e certificazione di sicurezza con partizione completa. Il veicolo è dotato di airbag a tendina per occupanti anteriori e posteriori, airbag montati nei sedili per la prima fila, controllo di trazione e controllo dinamico del veicolo Vdc (Vehicle Dynamic Control) di serie, porte scorrevoli per ridurre i rischi a carico di pedoni, ciclisti e altri utenti della strada in caso di apertura improvvisa, luci di segnalazione dell'apertura delle porte.

A New York circolano oltre 13mila taxi che percorrono 500 milioni di miglia all'anno: dai numeri si capisce che la robu-

stezza dei veicoli è essenziale. Forte dell'esperienza acquisita con i suoi veicoli commerciali e con i taxi già forniti ad altre città del mondo, Nissan collauderà estesamente il nuovo NV200 Taxi prima del lancio sul mercato. Inoltre, come ha sottolineato il Sindaco Bloomberg nel maggio del 2011, il veicolo sarà il primo taxi di New York ad aver superato i crash test con tutte le dotazioni di servizio installate, partizione compresa. Nissan ha collaborato anche con Braun Corporation, leader mondiale nelle soluzioni di mobilità per il settore mobilità su gomma, per lo sviluppo, l'ingegneria e la produzione di un sistema di salita a bordo per le sedie a rotelle, che equipaggerà i taxi di New York a partire dal 2013.

Il progetto “Taxi of Tomorrow” è nato nel 2007, quando il Comune di New York ha rac-

colto intorno a un tavolo rappresentanti della categoria dei tassisti, proprietari di veicoli pubblici, utenti del servizio e altri interlocutori interessati, e ha definito gli obiettivi di un programma per realizzare il taxi del futuro a New York. “Taxi of Tomorrow” è il risultato dello straordinario lavoro creativo promosso dal Design Trust for Public Space e dalla Taxi & Limousine Commission di New York per reinventare il servizio taxi del XXI secolo. Nel dicembre del 2009, la Commissione TLC ha emanato un bando di gara, rivolto a Case costruttrici e designer, per individuare il veicolo più adatto a prestare servizio come taxi a New York. Dopo un'attenta valutazione delle proposte, è stato scelto Nissan NV200, che per dieci anni, a partire dal 2013, sarà il prossimo taxi ufficiale di New York. Nell'ambito

del programma “Taxi of Tomorrow”, inoltre, Nissan collaborerà con la città e i tassisti a un'iniziativa pilota per studiare l'uso di veicoli a emissioni zero per il trasporto pubblico di persone. A titolo gratuito, Nissan fornirà ai tassisti e alla città di New York sei Nissan Leaf cento per cento elettriche e tre stazioni di ricarica per testare l'elettrificazione della flotta.

PRODOTTO IN MESSICO

Nissan NV200 Taxi sarà costruito in Nord America, nello stabilimento Nissan di Cuernavaca, la capitale dello stato messicano di Morelos. Il prezzo consigliato per la vendita del veicolo, completo delle dotazioni di serie, si aggirerà intorno a 29.700 dollari (circa 22.600 euro).



Carlos Ghosn, Presidente e Amministratore delegato di Nissan (a sinistra) e **Michael Bloomberg**, Sindaco di New York.

IL COMFORT DEGLI OCCUPANTI È UNA PRIORITÀ

Dotazioni e allestimenti: generoso e pratico

NEW YORK - La forte impostazione “automobilistica” di NV200 si vede dall'abitacolo e dalla lunga lista di dotazioni innovative, di serie e op-

zionali. Come su tutti i veicoli nati per trasportare persone, ci sono numerosi vani e ingegnose soluzioni portageggiati: ad esempio, un portabiglietti da visita sul retro delle alette parasole, portamonete nella console centrale e un comodo gancio per appendere le cose. Le tasche alle portiere contengono due atlanti stradali in formato A4 e in un comparto “segreto” nella metà superiore del cassetto in plancia si possono tenere al riparo da sguardi indiscreti gli oggetti di valore (macchina fotografica, telefono cellulare o altri documenti importanti, per esempio). C'è un solo strumento di fronte al guidatore, ma il computer di bordo è uno dei più completi che esistano sul mercato. Oltre a dare informazioni sui consumi di carburante, gli intervalli di manutenzione, il chilometraggio e così via, può essere programmato per assistere il pilota negli aumenti di marcia, segnalando i punti ottimali di cambiata.

Sul display vengono visualizzate anche le immagini della telecamera posteriore per il parcheggio, se il veicolo è dotato di questa opzione. Nissan è stata una delle prime Case a introdurla sulla sua gamma auto oltre dieci anni fa. NV200 è in assoluto il primo veicolo commerciale leggero a dotarsi di questa funzionalità.

La telecamera per la visione posteriore - installata nella finitura del portellone - è un optional apprezzato: anche un'ammaccatura può costringere a tempi d'inattività e spese impreviste per tassista e passeggero. Integrando lo schermo a colori del sistema di parcheggio tra gli strumenti invece che nel display del navigatore, l'opzione della telecamera posteriore diventa economicamente più accessibile. Un'altra dotazione automobilistica disponibile come optional su NV200 è il sistema Nissan Intelligent Key, che permette di aprire, chiudere e avviare il veicolo senza mai toccare la chiave. Quest'ultima può rimanere comodamente in tasca o in borsa, e appositi sensori ne rilevano la presenza.

Le portiere si aprono premendo un pulsantino vicino alla maniglia. Se si lascia inavvertitamente la chiave nell'abitacolo, gli stessi sensori impediscono automaticamente la chiusura delle porte. L'Abs con ripartitore elettronico di frenata Ebd e il sistema di frenata assistita Brake Assist (Ba) sono di serie, mentre l'Esp è previsto come opzione. Il comfort degli occupanti non è lasciato al caso: un potente impianto di riscaldamento e ventilazione con bocchette per i passeggeri posteriori fa circolare aria calda o fresca per tutti.



OTOKAR / I fratelli Mauri e Voith Italia accompagnano alcune aziende clienti all'impianto produttivo turco

Porte aperte alla clientela



DOVENDO FARSI LARGO SUL MERCATO EUROPEO IL MARCHIO DI ISTANBUL VUOLE DIMOSTRARE SUL CAMPO AI CLIENTI CHE LE SUE STRUTTURE PRODUTTIVE NON SONO INFERIORI A QUELLE DEI DIRETTI CONCORRENTI PIÙ BLASONATI. IN ITALIA I BUS OTOKAR SONO IMPORTATI DALLA MAURI BUS SYSTEM.

Mauro Zola

ISTANBUL - Parte integrante dello stile Otokar è che il cliente, cioè i gestori del pubblico trasporto, si rechino prima dell'acquisto a visitare l'impianto di produzione, posizionato a 150 km da Istanbul. Questo perché, dovendo farsi largo sul mercato euro-

peo, giustamente il marchio turco vuole dimostrare sul campo che le sue strutture produttive non sono inferiori a quelle dei diretti concorrenti più blasonati.

Mettendo in pratica l'indicazione i due fratelli Mauri, Umberto e Carlo, dal 2010 importatori per l'Italia di Otokar, in collaborazione con la

ELECTRO E CENTRO NEI PIANI OTOKAR PER L'AUTOBUS A EMISSIONI ZERO

Importanti investimenti per i veicoli elettrici



ISTANBUL - In Italia non lo si è ancora visto, e forse non lo si vedrà mai, ma in Francia e Svizzera già sono in circolazione alcuni esemplari dell'Electro, che verrà prodotto in serie da giugno.

In pratica, si tratta della versione a emissioni zero del Vectio, con una lunghezza che non raggiunge, per poco, i 9,5 metri.

Si tratta di un mezzo studiato per un uso strettamente urbano, alimentato da un corposo pacco di batterie al litio, montate sul tetto, da 170 kWh, che gli danno un'autonomia di 260

km ma ne limitano di molto il carico utile. Buona invece la velocità di marcia, che raggiunge i 70 km/h, grazie anche a un cambio automatizzato a sei marce. Allestimento e interni sono piuttosto simili a quelli di un normale Vectio.

Decisamente più interessante per il mercato italiano si rivelerà la versione elettrica del piccolo Centro, che verrà presentata a fine anno, confermando l'interesse di Otokar verso i veicoli a emissioni zero e le capacità di sviluppo del costruttore, che già nel 2007 aveva lanciato un suo autobus ibrido.

INTERVISTA / MARIAELENA RINALDI, PRODUCT MANAGER VOITH ITALIA

Accoppiata vincente con il cambio Diwa 5



Mariaelena Rinaldi, product manager Voith Italia

ISTANBUL - Ad accompagnare i clienti Otokar nella loro visita in Turchia anche i rappresentanti di Voith Italia, che punta molto sull'integrazione del suo cambio Diwa 5 con i prodotti del costruttore.

In Italia i risultati dell'abbinamento tra

i vostro cambio automatico e i bus Otokar sono per ora molto buoni.

"Direi di sì. Abbiamo equipaggiato l'85 per cento del totale delle forniture - spiega Mariaelena Rinaldi, product manager Voith Italia - Un risultato atteso viste le caratteristiche del Diwa 5, un cambio vocato all'applicazione su quella categoria di veicoli, per un utilizzo prettamente urbano, con quindi numerosi stop and go".

Quali sono i vantaggi rispetto ad altri prodotti sul mercato?

"Prima di tutto un maggior comfort per i passeggeri. Questo perché ci sono meno sollecitazioni sulla catena cinematica dovute ai ridotti cambi di marcia. Voith ha potuto mettere un campo la sua grande versatilità rispetto alle innovazioni, migliorando quindi in maniera sensibile la gestione delle cambiate e adottando un sistema topodinamico vero, che fa riferimento a un sensore in grado di fornire dati reali e non simulati. Questo adatta la

curva dei passaggi di marcia in ogni istante, tenendo conto della pendenza della carreggiata e di parametri dinamici come l'accelerazione del veicolo e quindi la richiesta di potenza da parte dell'autista".

Una delle caratteristiche di Voith è sempre stata quella di adattare molto il prodotto al cliente, è successo così anche per i Diwa 5 destinati a Otokar?

"C'è sempre una sorta di adattamento, non tanto al costruttore ma al motore utilizzato, che deve armonizzarsi perfettamente con il cambio. Questo è un lavoro che deve essere fatto motore per motore. Ogni applicazione va studiata e massimizzata nelle sue prestazioni considerando l'intera catena cinematica. All'integrazione pensano gli specialisti Voith, che con il loro know how adattano di volta in volta il nostro prodotto e definiscono con il costruttore l'avvio di una produzione di serie".

Che percentuali vi aspettate di raggiun-

gere con lo sviluppo di Otokar in Italia?

"Siamo convinti che i clienti apprezzeranno quello che abbiamo fatto fino a ora e che quindi resteranno fedeli al connubio tra Voith e Otokar".

Al Salone di Hannover verrà presentato il cambio Diwa 6.

"Voith ha lavorato molto sul progetto Diwa 6, in relazione sia alle emissioni sonore che al consumo del carburante, introducendo migliorie tecniche, come il reticolato di allettatura che irrigidisce la struttura, che sono in grado di dare ottimi risultati soprattutto se accoppiate a un motore Euro 6".

Diwa 6 sarà quindi riservato a modelli equipaggiati con motori Euro 6?

"Anche per una necessità industriale, quando si porta avanti uno sviluppo lo si fa per accompagnare un nuovo prodotto. Quindi aveva un significato introdurlo in un momento in cui sarebbe partita una nuova generazione di motori".

INTERVISTA / CARLO MAURI, TITOLARE, INSIEME AL FRATELLO UMBERTO, DELLA MAURI BUS SYSTEM DI DESIO

“Siamo molto soddisfatti della partnership con il costruttore Otokar”



Da sinistra:
Umberto e
Carlo Mauri

ISTANBUL - Dopo qualche anno in sordina Mauri torna protagonista del mercato autobus, come distributore italiano del marchio Otokar. Un'avventura iniziata circa un anno e mezzo fa e di cui tracciamo un primo bilancio insieme a Carlo Mauri.

“Siamo molto soddisfatti - commenta l'imprenditore - in questo periodo abbiamo gettato le basi per il lavoro futuro che Otokar spera possiamo portare avanti. Loro hanno un sogno estremamente ambizioso, quello di arrivare tra i primi tre marchi in Italia. Secondo me si tratta di un progetto difficile da realizzare, almeno per il momento, però ci proviamo. Le vendite seguendo la nostra teoria della macchia di leopardo per ora stanno funzionando”.

Cosa vuol dire a macchia di leopardo?

“Non concentrarsi su di un solo prodotto, ma trattare tutti i modelli in riferimento a tutta la clientela, cogliendo quindi l'intera gamma delle opportunità che ci offre il mercato. Adesso invece andremo a focalizzarci su alcuni prodotti in maniera più mirata. Si tratta delle gamme da sette e nove metri, quindi i modelli Navigo e Vectio, oltre al piccolissimo Centro. Queste dovrebbero essere le tre famiglie su cui puntare maggiormente. Non disprezzeremo comunque le gare con urbani e interurbani da 12 metri. Anche in quel caso stiamo facendo delle forniture test, ci stiamo mettendo alla prova”.

Quali sono le aziende italiane che hanno già scelto Otokar?

“La prima è stata la S.A.I. di Treviglio, che ci ha dato subito fiducia con il Vectio e due Kent da 12 m. A ruota è seguita l'opportunità di vincere la gara a La Spezia, nel target su cui puntiamo maggiormente. Si trattava di quattro unità di Vectio 250 S da 9 metri. Sempre con lo stesso modello siamo riusciti

ad aggiudicarci un appalto con il gruppo Arriva, per altre sette unità. Queste sono state le forniture più importanti. Nel frattempo siamo riusciti a piazzare un certo numero di Navigo sul mercato ligure, dove hanno esigenze di veicoli che potremmo chiamare ‘collinari’, cioè molto stretti, compatti e robusti. Mi sembra che il nostro prodotto risponda bene a queste necessità di mercato”.

Quindi funziona la scelta di Otokar come partner.

“Più che di una scelta possiamo parlare di un incontro casuale, di un integrarsi a prima vista con una realtà che aveva tutte le caratteristiche per funzionare. Siamo quindi molto soddisfatti. Il problema è che per una piccola struttura come la nostra reggere l'impatto del mercato italiano e delle esigenze di una fabbrica grande e importante non è semplice”.

Come vi state strutturando per raggiungere quell'obiettivo?

“Concentrandoci su quella che è una necessità prioritaria di Otokar: i centri assistenza. Siccome vogliamo avere un controllo molto diretto per risolvere, nei tempi il più rapidi possibile, le problematiche dei clienti, siamo diventati partner e centro assistenza di gruppi importanti come Voith e da poco Cummins. Questo ci agevola il compito. Per quanto riguarda aspetti secondari del veicolo, come l'elettronica o l'aria condizionata, avevamo già le competenze necessarie. L'obiettivo futuro non sarà di gestire direttamente le riparazioni ma formare i tecnici delle officine autorizzate e far intervenire sul territorio delle unità specializzate”.

Avete già strutturato una rete di assistenza?

“Cominciano a essere presenti. Dove abbiamo venduto degli autobus ci sono almeno una o due strutture capaci di soddisfare tutte le esigenze di meccanica e carrozzeria. In ogni regione abbiamo di fatto stretto accordi con quelli che io chiamo amici, parola che preferisco a partner, cioè delle officine che ci stanno supportando molto bene, a cui diamo tutte le informazioni tecniche e forniamo i ricambi. Però le vendite non sono ancora decollate abbastanza da poter dire che disponiamo di un network”.

Che numeri contate di fare in questo 2012, che si presenta difficile dal punto di vista commerciale?

“Inizialmente avevamo pensato di superare le cinquanta unità. Se però dovessimo tardare ancora un po' a formare i contratti in essere, a causa della mancanza di liquidità da parte delle aziende pubbliche, probabilmente non riusciremo a raggiungere con le consegne quell'obiettivo. Ma non è ancora detta l'ultima parola”.

Come sta andando in generale il mercato degli urbani?

“Decisamente male, siamo ancora in ribasso. Manca una visione politica del trasporto pubblico, c'è solo l'esigenza del taglio a tutti i costi, che non funziona”.

Avete deciso di abbandonare il segmento turistico?

“No, manteniamo viva la presenza, almeno come proposta

commerciale, con i due piani Ayats e poi a completamento delle nicchie abbiamo il Navigo da 7,7 metri, il mezzo turistico su cui puntiamo di più. Il problema è che le proposte che andiamo a fare vengono a volte vanificate dalle richieste, a mio parere esorbitanti, da parte del cliente sul veicolo usato da permutare. Dobbiamo fare una politica molto attenta su questo aspetto, non vogliamo vendere a tutti i costi, preferiamo un autobus venduto in meno piuttosto che avere una permuta pagata troppo ferma sul piazzale. È una scelta. Il mercato dell'usato è abbastanza fermo, sono richiesti soltanto autobus molto belli, che sono rari, o molto sfruttati, destinati ai Paesi dell'Est e a qualche sporadica vendita nel Sud dell'Italia, ma su episodi sporadici non si può costruire un mercato”.

È cambiato molto il mercato dell'autobus, che un costruttore turco punti a diventare uno dei tre player principali in Italia qualche anno fa sarebbe sembrato incredibile.

“Il baricentro dei costruttori si è molto spostato verso l'Asia. L'effetto estremamente significativo della King Long in Italia è uno degli esempi più chiari di questa nuova apertura. Sta invece mancando completamente in questo nuovo scenario la presenza dei grandi gruppi storici, che stanno soffrendo il dinamismo asiatico di aziende che operano in un'area che parte dalla Turchia e arriva fino alla Cina”.

Quali sono i vostri diretti concorrenti?

“Sono molto variegati, dipende dalla nicchia di mercato. Nel segmento 12 metri sia urbano che suburbano sicuramente Irisbus, però la battaglia è molto complessa. Nella gamma dei 7 metri ci sono gli altri marchi turchi e i cinesi. Completano il quadro realtà italiane molto solide. Ad esempio nel 7 metri ci sono case storiche che stanno difendendo molto bene la loro posizione. La lotta commerciale si riassume così: se il mercato dovesse funzionare a regime sono 3.500 gli autobus che si vendono, siamo 35 marchi a vendere, di cui tre/quattro si portano via il 90 per cento del mercato, spazio quindi ce n'è poco. Prendere quote di mercato vuol dire toglierle a qualcun altro, una cosa molto difficile”.

Come è cresciuta la Mauri in questo ultimo anno?

“Abbiamo implementato l'organico di un paio di persone, che seguono soltanto l'after market, e aggiunto forza vendita in ogni regione, seguendo il suggerimento dei nostri commerciali, scegliendo come officine autorizzate quelle in cui avevano già buone conoscenze, il nostro è un ambiente ristretto, l'essere collegato a una rete di conoscenze è l'arma vincente. All'interno, abbiamo potenziato le strutture informatiche per la gestione dei mezzi, e avviato un magazzino ricambi importante. Terminato quello step dovremmo essere a regime, adesso inizia l'altra fase, che è quella della formazione delle officine, su cui ci concentreremo molto. Di fatto siamo rimasti con gli stessi dipendenti, aumentando il numero dei collaboratori esterni”.

filiale italiana di Voith, hanno approfittato del BusWorld 2012 per portarsi appresso tecnici e amministrativi di aziende come quelle di Piacenza, Brescia, La Spezia, Novara e Verona.

ALTO LIVELLO DI INDUSTRIALIZZAZIONE

Che hanno quindi potuto vedere di persona il livello raggiunto dall'industrializzazione turca, in particolare dalla sezione autobus del gruppo Koc, entità che si trova al quarantanovesimo posto nella classifica di Fortune dedicata

all'Europa, una delle maggiori realtà economiche in Turchia, operante in settori molto diversificati, dalla produzione di auto per Fiat e Ford (con i marchi Tofas e Otosan), all'energia, dai beni di largo consumo alla finanza. Quest'ultima in particolare coinvolge direttamente l'Italia, vista l'alleanza consolidata con Unicredit, che ha permesso alla Mauri di stipulare una formula leasing su misura per i propri clienti, il che di questi tempi è valore aggiunto non da poco.

Nella fabbrica Otokar, oltre ai 2.300 autobus completati

nel 2011, vengono assemblati veicoli militari anche per la Nato (con in ballo lo sviluppo di un innovativo carro armato) e i semirimorchi Fruehauf, marchio acquisito nel 2002. Il tutto in uno stabilimento di 550mila metri quadrati, con un fatturato che, sempre l'anno scorso, ha raggiunto i 375 milioni di euro.

SETTE MODELLI TRENTASEI VARIANTI

Tornando a focalizzarci sulla parte autobus, vengono prodotti attualmente sette modelli, in trentasei varianti, tutte

POCHI GLI ESPOSITORI EUROPEI, DOMINANO I MARCHI DI CASA Le proposte del Busworld Turkey



Otokar tra i marchi protagonisti della kermesse di Istanbul.

ISTANBUL - Viste le dichiarate ambizioni internazionali il Salone Busworld Turkey, nonostante la collaborazione con Courtrai, può essere tranquillamente definito una mezza delusione, visti i pochi espositori europei, come Mercedes Benz, che però opera direttamente in Turchia, o Vison, mentre non ha aderito direttamente Man, scatenando dure polemiche data la

presenza, anche produttiva, da tempo radicata nel Paese.

Per il resto a dominare sono stati, come prevedibile, i marchi di casa, Otokar, Temsa, BMC, con qualche interessante novità come gli urbani della TCV, che non ha ancora trovato una distribuzione in Italia.

Tra i suoi prodotti il gradevole CentraTravel, motorizzato Fiat Powertrain. Da tenere d'occhio anche la produzione Teza, con il nove metri urbano Tiger, motorizzato Man, così come il 12 metri LF1200, che presenta interni e aspetto generale di buona fattura.

Per quel che riguarda BMC, importata in Italia da Basco, occhi puntati sul Probus 215 SCB da nove metri (decisamente la misura in cui i costruttori turchi stanno dando il massimo), e sulla versione ibrida del 12 metri ProCity, con un motore Cummins da 4.5 litri accoppiato a un Siemens Elfa-2.



La fabbrica Otokar si estende su 550mila metri quadrati. Situata a 150 km da Istanbul, ha prodotto nel 2011 un totale di 2.300 autobus, a cui si aggiungono veicoli militari e semirimorchi Fruehauf.

omologate in Italia, a cui si aggiungono costantemente nuove versioni, grazie all'impegno consolidato di destinare il 4 per cento del fatturato in ricerca e sviluppo.

Nel 2012, ad esempio, stanno arrivando le varianti low entry di Territo e Vectio, oltre al Centro con cambio automatico. Questo mese entrerà in produzione la versione a metano del Kent, il prossimo l'Electro e a giugno verrà presentato un Centro a emissioni zero.

Riassumendo la gamma della produzione Otokar, i modelli più interessanti per

l'Italia paiono il piccolo Centro, lungo sei metri e con capacità di 21 passeggeri, con motore Iveco e cambio meccanico Eaton, e il Navigo, un 7,7 metri con una gamma molto completa, a cui si aggiungerà presto (manca soltanto l'omologazione in Italia) una versione specifica City; tutti i modelli di Navigo montano un motore Cummins e il rallentatore Telma.

È invece un propulsore Man a equipaggiare il Vectio, altro modello che sta dando alla Mauri molte soddisfazioni, anche per le molte versioni disponibili; si tratta di un nove

metri, che può essere equipaggiato con il cambio automatico Diwa 5 di Voith. Completano il quadro due modelli da 12 metri, l'urbano Kent e l'interurbano Territo; in entrambi i casi il motore scelto è Deutz.

MAGAZZINO RICAMBI A PARIGI

L'attenzione di Otokar al mercato europeo è confermata dall'apertura in queste settimane di un magazzino ricambi centralizzato a Parigi, che permetterà di dimezzare le tempistiche di fornitura alle officine italiane.



Gamma VEICOLI COMMERCIALI OPEL

MEGLIO DI UN BIGLIETTO DA VISITA.

E oggi su tutta la Gamma Opel finanziamento 4 anni Tasso 0 - Taeg max 2,17.

La Gamma Veicoli Commerciali Opel parla di voi ai vostri clienti: qualità, affidabilità, bassi costi. Per ogni impresa. Corsa Van, Astra Van, Vivaro, Movano e da oggi anche Nuovo Combo nelle versioni Van e Tour. Una Gamma che ti offre oltre 700 soluzioni di carico, da 15 a 45 quintali, portate fino a 2.500 kg, versioni furgone, trasporto persone fino a 17 posti, telaio cabina singola e doppia, cassone fisso e ribaltabile, motori Diesel Common Rail, anche Euro 5, fino a 146 CV. Scegli la Gamma Veicoli Commerciali Opel: sul lavoro dà il massimo, proprio come te.

www.opel.it

Esempio: Vivaro furgone L1H1 CDTI 90 CV, prezzo listino chiavi in mano IPT escl. € 25.106. Es. finanz.: anticipo 5.406 €, importo tot. del credito: 19.700 €. Costo tot. del credito: Interessi 0,00 €, spese istruttoria 300 €, imposta di bollo 14,62 € e spese incasso rata: 2,50 € per pagamento RID. Importo tot. dovuto: 20.134,78 € in 48 rate da 416,67 € al mese; TAN fisso 0,00% e TAEG 1,07%. Si rimanda al documento informativo "SECCI" disponibile presso le concessionarie aderenti. Salvo approvazione Finanziaria. Disponibile a richiesta la copertura assicurativa "Protezione del Credito". Foto a titolo di esempio.

Consumi ciclo combinato Gamma VC (l/100 km) / Emissioni CO₂ (g/km): da 4,1 a 9,9 / da 107 a 260.



Wir leben Autos.