



Man Truck

La famiglia TG si rinnova con l'Euro 6

MONACO DI BAVIERA - Nel corso del Truck Forum Man ha presentato le nuove gamme di autocarri conformi alla futura norma Euro 6.

Campanella a pagina 16

Scania

Arriva in Italia la gamma Streamline

SÖDERTÄLJE - Scania aveva già lanciato il concetto Ecolution a cui ora si aggiunge una nuova generazione di veicoli specifici.

Sinari a pagina 12

Iveco

Le qualità del Daily esaltate dal metano

TORINO - Il nostro test drive dimostra che le performance del leggero Iveco non vengono sacrificate con l'impiego del gas naturale.

Zola a pagina 42

Nuova generazione prodotta da settembre

Volvo FM fa il pieno di tecnologia



GÖTEBORG - La nuova generazione del Volvo FM non fa rimpiangere la precedente. Prodotto per i clienti europei a partire dal prossimo settembre, inizia a far parlare di sé e a ragione.

Basilico a pagina 14

PACCAR PARTS

Stefano Mettica, Responsabile per l'Italia, fa il punto sulla strategia Daf per i ricambi

MAURO ZOLA
MILANO

Si parla poco del mercato ricambi per i veicoli industriali, che invece resta un giro d'affari interessante anche in questi tempi difficili, dato che se anche i camion non si cambiano e circolano meno, li si deve perlomeno riparare. A riguardo Daf già a fine anni Novanta ha lanciato il suo programma TRP, che comprende la fornitura di ricambi non soltanto per il pro-



prio marchio ma anche per tutti gli altri costruttori, compresi quelli di rimorchi e semirimorchi.

Attivo da tempo anche in Italia il servizio TRP comprende tre diverse linee di prodotto. "Partiamo dalla Captive - spiega Stefano Mettica, responsabile per l'Italia di Paccar Parts - che comprende tutti i pezzi marchiati Daf, la linea seguente è la Competitive di cui invece fanno parte prodotti destinati a camion di tutte le marche. La linea marchiata TRP va invece considerata a se stante e copre oltre ai camion anche rimorchi, semirimorchi e allestimenti in generale, si tratta in ogni caso di ricambi di qualità, certificati e garantiti da Daf, che si occupa di testarne nei suoi laboratori l'affidabilità prima di inserirli nel catalogo".

A PAGINA 10

Tutte le novità dei grandi costruttori nel comparto cava-cantiere

Sfilata dei campioni dell'off-road al Bauma di Monaco di Baviera

I VEICOLI PENSATI PER LA MASSIMA EFFICIENZA NEI LAVORI PIÙ ESTREMI AL CENTRO DELL'ATTENZIONE DEL SALONE DEDICATO ALLE COSTRUZIONI E AL MOVIMENTO TERRA.

Servizi da pagina 22

Intervista a Stefano Ciccone, Direttore Generale Renault Trucks Italia

Redditività per clienti e dealer



Altieri a pagina 8

INCHIESTA

Le reti di vendita e assistenza nel Nord-Ovest



MAURO ZOLA
TORINO

Il Nord-Ovest, Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, ha da sempre avuto un ruolo centrale nell'universo del trasporto su gomma e non soltanto perché a Torino ha sede Iveco. In particolare l'area ha visto crescere, e a volte spegnersi, alcune delle maggiori concessionarie della Penisola.

A PAGINA 34

Daimler

Cinquanta candeline per Fuso Canter

PAOLO ALTIERI
STOCCARDA

Fuso nel segmento degli autocarri leggeri, da 35 a 75 quintali, è sinonimo di soluzione efficiente, compatta, bassi costi gestione, intervalli di manutenzione prolungati e carico utile elevato. Lo è sin dal lancio, che risale a mezzo secolo fa: nel 1963. Una leadership tecnica indiscussa che si è ulteriormente rafforzata col passare degli anni.

A PAGINA 32





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

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



Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

DAF TRUCKS

Nuovi LF e CF votati alla distribuzione e non solo

MAURO ZOLA
MILANO

Un design che ricorda quello dei pesanti XF, una cabina più ergonomica ed efficiente, ma soprattutto nuovi motori Euro 6 che hanno richiesto corpose modifiche a telaio e trasmissione. In estrema sintesi queste le novità delle gamme LF e CF lanciate da Daf. Si tratta nel primo caso di una gamma destinata essenzialmente alla distribuzione, con massa totale a terra che varia dalle 7,5

alle 18 tonnellate. Più versatile il CF, soprattutto grazie alle nuove motorizzazioni, disponibile come trattore e motrice, con Mtt dalle 18 alle 44 t.

La prima caratteristica che colpisce nelle nuove gamme è il chiaro richiamo alla linea dell'XF, modello di punta del costruttore, da cui sono state riprese soluzioni come il pannello cromato con il logo Daf, oppure il paraurti, utile sia per ottimizzare il raffreddamento del motore che per migliorare l'aerodinamica del

camion. Per il resto sono state evidenziate le calandre e rinnovati i fari, con l'aggiunta di luci di posizione integrate a cui possono essere abbinati fari anabbaglianti a Led e luci di svolta integrate nel paraurti.

Le innovazioni riguardanti l'interno delle cabine partono dai materiali, come la tappezzeria dei sedili, che sono di nuova generazione con maggiori opzioni inerenti la regolazione, più elegante ma al tempo stesso robusta, il cui



colore grigio ben si integra con quelli dei rivestimenti che vanno dal nero al beige e contribuiscono a creare un ambiente confortevole e resistente in modo da preservarne il valore residuo del camion.

Ancora dall'XF è stato preso il modello del volante, che può essere regolato ed è del tipo multifunzione, con a sinistra i comandi dell'impianto radio e del telefono, e a destra quelli del regolatore di velocità, e del controllo

la base è diversa il quadro strumenti elettronico è invece lo stesso, preso pari pari dal trattore top di gamma, finiture in alluminio comprese. A dominare il display a colori da 5", in grado di fornire informazioni sulle funzioni del veicolo e soprattutto del motore, oltre che di assistere il conducente, suggerendogli il modo più economico di guidare.

Molti anche i miglioramenti operativi, come l'assale po-

l'impianto sterzante e il montaggio delle scatole delle batterie.

Il nuovo progetto del telaio per il CF prevede anche un utilizzo più marcato delle versioni trattore, non a caso il serbatoio dell'Adblue da 65 litri è stato posizionato sotto la zona notte e le batterie nella parte posteriore, il che ha permesso di montare serbatoi per oltre 1.500 litri di gasolio. Rivisti inoltre i parafranghi posteriori e la traversa del telaio.

Per quel che riguarda invece il piccolo LF si è puntato su di una struttura monostrato in acciaio di alta qualità, in modo da garantire robustezza ma anche leggerezza. Le versioni da 18 t possono poi essere supportate da un assale posteriore da 13 t che ne sublima la capacità di carico.

Il nuovo CF verrà prodotto da giugno, in autunno le versioni con il motore MX-11, mentre per le ultime varianti con il propulsore PX-7 bisognerà aspettare l'inizio del prossimo anno, nel quarto trimestre verrà invece avviata la produzione degli LF Euro 6.



SI TRATTA NEL PRIMO CASO DI UNA GAMMA DESTINATA ESSENZIALMENTE ALLA DISTRIBUZIONE, CON MASSA TOTALE A TERRA CHE VARIA DALLE 7,5 ALLE 18 TONNELLATE. PIÙ VERSATILE IL CF, SOPRATTUTTO GRAZIE ALLE NUOVE MOTORIZZAZIONI.

della velocità in discesa.

Vista la differenti mission naturale che per i due cruscotti si siano seguite strade diverse, con quello dell'LF ridisegnato, mentre per il CF ci si è imitati a disporre gli elementi in modo più ergonomico, in particolare i diversi interruttori sono stati raggruppati in base alle funzioni. Se

steriore più leggero per il CF trattore che utilizza motori con coppia fino a 2.300 Nm, che integra una struttura Stabilink, integrando le funzioni antirollio nella sospensione dell'assale, il che migliora rigidità e stabilità oltre a ridurre la tara, al che contribuiscono anche la nuova piastra di assemblaggio della ralla,

INTERVISTA

MONFREDINI: “LA RICHIESTA EURO 6 COMINCIA A MUOVERSI”

L'arrivo in Italia dei nuovi modelli Euro 6 è fissato per la fine dell'anno, come conferma Mauro Monfredini, marketing manager di Daf Italia.

“Le versioni Euro 5 saranno ordinabili dalla nostra rete fino a novembre, da lì in poi passeremo all'Euro 6 compresi LF e CF”.

L'arrivo degli incentivi per chi acquista Euro 6 ha cambiato la vostra strategia di immissione sul mercato?

“Dobbiamo ancora esaminarli a fondo, anche se non so quante aziende potranno accedervi, la disponibilità di 24 milioni di euro compresi semirimorchi li rende poco influenti sul mercato. Comunque meglio poco che niente e quindi sicuramente li utilizzeremo soprattutto per i trattori XF 106”.

Per l'XF 106 avete già registrato richieste?

“Qualche ordine è già arrivato, e le conse-



gne avverranno tra maggio e giugno. Tra gli interessati soprattutto trasportatori del Nord-Est, ma sono ancora pochi. Diciamo che l'interesse comincia ad aumentare, lo vogliono vedere, chiedono informazioni”.

Tornando a CF e LF, l'aumento di prezzo per le versioni Euro 6 sarà in proporzione uguale a quello per l'XF?

“Ufficialmente non ci è ancora comunicato nulla, ma a naso direi che per l'LF si tratterà di una percentuale più bassa, mentre per il CF resterà uguale a quella per il pesante”.

Il nuovo motore per il CF Euro 6 presuppone un utilizzo maggiore delle versioni trattore?

“Certo, l'ingresso in gamma del motore MX-11 ci permette di riposizionare il CF, che ora può rappresentare un'alternativa più economica ma altrettanto efficiente dell'XF, un perfetto veicolo da flotta”.

DA FINE ANNO TUTTI EURO 6

SOTTO IL COFANO PROPULSORI PACCAR

È ampia e articolata la gamma dei motori Euro 6 Paccar, che al già conosciuto MX-13 aggiunge ora l'MX-11 e i PX delle serie 5 e 7. In comune hanno tutti un monoblocco di nuova concezione, il sistema di iniezione Common rail e il turbocompressore a geometria variabile, così come il sistema complesso per ridurre i gas di scarico, la tecnologia Scr e il filtro antiparticolato. Dal punto di vista dei consumi si tratta di propulsori in grado di rispettare gli standard delle versioni Euro 5 ottimizzate ATe, con in più intervalli di assistenza allungati a 60mila km per gli LF e a 150mila per i CF.

Scendendo nel dettaglio dei singoli propulsori, nonostante il design molto diverso hanno molti elementi in comune, come la cinghia trapezoidale multipla e la ventola montata direttamente sull'albero motore, soluzione che permette di migliorare i costi di manutenzione così come l'affidabilità, riducendo inoltre il peso, obiettivo a cui contribuisce anche la coppa dell'olio in materiale sintetico.

Alcune soluzioni sono invece riservate alla serie MX, si tratta del filtro carburante e separatore d'acqua

con spurgo automatico combinati in una sola unità, montata direttamente sul motore, allo stesso modo lo scambiatore di calore dell'olio è combinato con il filtro in un unico pezzo in acciaio inossidabile. Unica poi in tutto il settore autocarri la scelta di rivestire i cablaggi in schiuma.

Alla base della nuova serie c'è un quattro cilindri da 4,5 litri, il Paccar PX-5 riservato all'LF e proposto in tre livelli di potenza, con 150, 180 oppure 210 cv (e coppie di 580, 700 e 760 Nm). Sempre l'LF Euro 6 condividerà con il CF il PX-7, un sei cilindri da 6,7 litri, con potenze di 220, 250, 280 e 310 cv (coppie rispettivamente di 850, 950, 1.020 e 1.100 Nm). La novità più interessante per la gamma CF è però il 10,8 litri MX-11, con 290, 330, 370, 400 e 440 cv (coppie di 1.200, 1.400, 1.600, 1.900 e 2.100 Nm), si tratta di un propulsore molto adatto alla distribuzione, utile se non si vuole ricorrere al più impegnativo 12,9 litri MX-13, che oltre che sull'XF può esser montato anche sulla serie CF.

Le versioni Euro 6 di LF e CF abbinano ai motori un cambio manuale a 5, 6, 9 oppure 12 marce, in base alla mission a cui il camion è destinato. Per il CF è disponibile anche un manuale a 16 marce oltre agli automatizzati As Tronic a 6, 12 e 16 velocità, gli ultimi due equipaggiati con una serie di funzioni specifiche come l'EcoRoll, che disinnesta la frizione in discesa permettendo di sfruttare al massimo l'inerzia, e il Fast Shift che velocizza le cambiate quando si usano i rapporti più alti.



GRANDE SUCCESSO IL DEBUTTO DELL'ANNUARIO TRUCK & VANS 2013 FIRMATO IL MONDO

Annuario Trucks & Vans al

MAX CAMPANELLA
MONZA

La presentazione ufficiale dell'edizione 2013 dell'Annuario Trucks & Vans è stata l'occasione, per il quinto anno consecutivo, per un incontro-confronto tra i diversi attori del mondo del trasporto. Nella stupenda cornice del Parco di Monza, ad accogliere gli intervenuti un Iveco Daily a metano e un Iveco Stralis Hi-Way, affiancati dagli standard del costruttore di Torino e di Voith Italia, sponsor dell'evento di Vega Editrice. Nella mattinata sono arrivati i rappresentanti delle principali riviste tecniche di settore, delle Case costruttrici e dei rispettivi dealer, accolti dal Direttore de "Il Mondo dei Trasporti" Paolo Altieri e dal Presidente di Vega Editrice Luisella Crobu. Nel giro di un'oretta o poco più la sala conferenze si è riempita in attesa del tradizionale incontro su temi d'attualità del settore: fin dalla prima edizione nel 2009, l'Annuario Trucks & Vans è l'occasione per fare il punto sul panorama del trasporto merci, per un confronto tra i diversi esponenti del settore. "Quest'appuntamento - ha dichiarato Altieri in apertura dei lavori - si ripete da un lustro, un anniversario di cui vado fiero che si affianca a due altri anniversari: Vega Editrice compie trent'anni, Il Mondo dei Trasporti viaggia verso il quarto di

secolo, nel 2014 compirà 25 anni. Risultati che sono il frutto della passione con cui opera uno staff di collaboratori motivati, affiatati e determinati e della validità dei progetti editoriali, ultimo dei quali l'Annuario, la cui edizione 2013 è più ricca e corposa, non fosse altro per la necessità di inserire i numerosi veicoli oggi disponibili in versione Euro 6".

Quest'anno protagoniste del-

credere nel prodotto e a investire su di esso: nel 2011 è arrivato Nuovo Daily, cui si è aggiunta più recentemente la versione minibus; tra i pesanti sono sbarcati sul mercato Astra HD9, Stralis Hi-Way, che si è aggiudicato il titolo Truck of the Year 2013, Nuovo Trakker Hi-Land e la nuova cabina dello Stralis. Cambiamenti ed evoluzioni che hanno alla base dei criteri comuni: la massima attenzione

trodotto dell'Euro 6. "Il passaggio dall'Euro 5 all'Euro 6 - ha spiegato Alessandro Salvucci - è stato possibile con l'introduzione del common rail, ovvero del sistema elettronico del processo di combustione, e dell'Iveco Super Engine Brake, ovvero una valvola a farfalla sullo scarico che aumenta la potenza frenante e regolarizza le emissioni. Risultato di queste applicazioni è la realizzazione



AL PARCO DI MONZA PRESENTI RAPPRESENTANTI DEI DIVERSI ATTORI DEL MONDO DEL TRASPORTO E DELLA COMUNICAZIONE: CASE COSTRUTTRICI, RIVISTE SPECIALIZZATE, QUOTIDIANI, RADIO, TELEVISIONI, DEALER. PROTAGONISTA ASSOLUTO IVECO CON UN DAILY A METANO E UNO STRALIS HI-WAY ESPOSTI AD ACCOGLIERE GLI OSPITI. L'INTERVENTO DI ALESSANDRO SALVUCCI DEL MERCATO ITALIA IVECO, QUELLO DI PAOLO VOLTA SULL'IMPORTANZA DELLA LOGISTICA NEL MODERNO SISTEMA DEI TRASPORTI E LA CONSEGNA DEL PREMIO "PERSONAGGIO DELL'ANNO 2013" E EVA KATHARINA ZIMMER, MANAGING DIRECTOR DI VOITH TURBO ITALIA.

la giornata sono state le aziende Iveco e Voith. La prima era rappresentata da Alessandro Salvucci, Product Manager Gamma pesante, che ha percorso le ultime novità della strategia Iveco partendo da un filmato nel quale un esemplare di Nuovo Trakker riusciva ad affrontare a Dakar ogni tipo di pericolo: anche quello che poteva apparire un ostacolo insormontabile veniva superato con la tenacia e la forza del veicolo off-road Iveco, allegoria di come il costruttore italiano sta affrontando una delle crisi più buie della storia globale. "Iveco - ha dichiarato Salvucci - continua a

alle esigenze del trasportatore, l'utilizzo delle ultime innovazioni tecnologiche, la riduzione del TCO, ovvero del costo totale di gestione".

Salvucci ha tracciato un excursus della gamma Trakker, presentata al Transpotec e frutto di un allineamento della cabina allo Stralis e di un range di potenze che consente oggi a chi necessita di un mezzo per attività edilizia o per utilizzi off-road di scegliere il veicolo con motore Cursor da 360 a 500 cv. Focus principale dell'intervento del Product Manager Veicoli pesanti Iveco Nuovo Stralis, soprattutto in riferimento all'in-

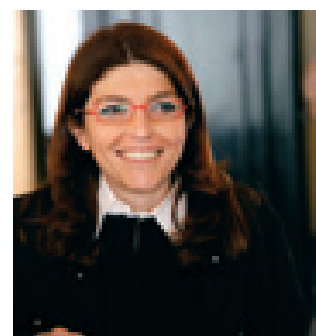
dell'Euro 6 senza ricircolo dei gas di scarico. La cabina è la stessa: sta al trasportatore scegliere se in base alle sue esigenze di lavoro ritiene preferibile l'Euro 6 o l'Euro 5 EEV".

La fase conclusiva della giornata di presentazione dell'edizione 2013 dell'Annuario Trucks & Vans ha visto protagonisti Paolo Volta e Eva Katharina Zimmer. Il primo, esperto in logistica ed economia dei trasporti, è intervenuto a illustrare brevemente l'importanza della logistica nel moderno sistema del trasporto. "Nell'era post industriale - ha spiegato il professor Volta - il trasferimento delle

merci è l'elemento che chiude il ciclo economico, elemento fondamentale quando occorre occuparsi di produzione. L'imprenditore è chiamato a decidere dove, quando e quanto produrre anche in funzione dei tempi e metodi di trasferimento dei prodotti: sistema logistico vuol dire decidere quali mezzi utilizzare, trasporto marittimo, aereo, su rotaia o su strada, ma anche ad esempio quale porto scegliere, in funzione della localizzazione e dei tempi delle operazioni doganali. Letto in questo contesto, il ruolo della logistica rappresenterà sempre di più il valore aggiunto del prodotto fi-

nale: il sistema logistico cambia, si evolve, si sviluppa seguendo l'accelerazione dei tempi con i quali le informazioni arrivano a destinazione".

Corollario della giornata al Parco di Monza il Premio "Personaggio dell'Anno 2013", assegnato a Eva Katharina Zimmer, da sette anni Managing Director di Voith Italia. Per la prima volta assegnato a una donna, il riconoscimento è stato consegnato da Paolo Altieri con una targa e una pergamena contenente la motivazione, sintetizzata nelle parole del Direttore Altieri: "Da quando è arrivata la dottoressa Zimmer alla guida dell'azienda, Voith Italia ha registrato un impulso importante. Eva Katharina Zimmer - ha concluso il Direttore del Mondo dei Trasporti - ha saputo costituire una squadra di collaboratori motivati grazie ai quali tutti i settori hanno registrato uno sviluppo crescente in termini di fatturato e vendite".



DEI TRASPORTI E VEGA EDITRICE NELLA SUGGESTIVA CORNICE DEL PARCO DI MONZA

traguardo del primo lustro

IL PUNTO SULLE PIÙ RECENTI NOVITÀ IVECO NELL'INTERVENTO DI ALESSANDRO SALVUCCI DEL MERCATO ITALIA

IRROMPE SUL MERCATO LO STRALIS SUPERLIGHT

MAURO ZOLA
MONZA

“L'introduzione più recente nella gamma Iveco è una versione “light” del trattore Stralis. La notizia è arrivata come anteprima nel corso dell'intervento del responsabile prodotto Iveco per il mercato Italia Alessandro Salvucci alla presentazione dell'Annuario Trucks & Vans 2013 de Il Mondo dei Trasporti. Il manager oltre a delineare una panoramica completa delle innovazioni che negli ultimi anni hanno segnato la storia di Iveco ha infatti introdotto il modello Stralis Superlight, dedicato a mission molto specifiche, come il trasporto carburanti, quelle in cui ogni chilogrammo di tara in più conta. La nuova versione del camion più venduto sul mercato italiano è disponibile con due delle nuove cabine, la Hi Road e la Hi Street e attualmente monta i motori Euro 5 (ma presto sarà equipaggiata anche con l'Euro 6) con potenze di 360, 420 oppure 460 cv. L'equipaggiamento specifico, che consente di risparmiare circa 800 kg, comprende i cerchi in lega di alluminio prodotti da Alcoa, su cui

DEDICATO A MISSION MOLTO SPECIFICHE, COME IL TRASPORTO CARBURANTE, QUELLE DOVE CONTA OGNI CHILOGRAMMA DI TARA IN PIÙ, LA NUOVA VERSIONE DELL'AMMIRAGLIA TORINESE È DISPONIBILE CON LE CABINE HI ROAD E HI STREET E CON UN EQUIPAGGIAMENTO CHE CONSENTE DI RISPARMIARE BEN 800 KG.

sono montati pneumatici 315/70 R22,5 invece dei più tradizionali 315/80, allo stesso modo è stata scelta una batteria ridotta a soli 170 ah e un serbatoio AdBlue da 40 litri.

Anche il serbatoio principale è stato sostituito con uno in plastica da 200 litri. Se poi tutto ciò non dovesse bastare, è ancora possibile limare un po' di peso scegliendo tra equipaggiamenti ancora più specifici, come la ralla in alluminio senza piastra e i pneumatici supersingle sull'asse posteriore. Inoltre si può rinunciare al sedile del passeggero e perfino, in casi davvero estremi, tagliare lo sbalzo posteriore, con un guadagno di ulteriori 20 kg.

L'attenzione di Iveco all'innovazione tecnologica è stata poi confermata dal recente ingresso

nella gamma Stralis delle versioni a metano. “Il che - ha precisato Salvucci - rende Iveco l'unico costruttore in grado di proporre una gamma full range alimentata a metano. In particolare per lo Stralis oltre agli impieghi più tradizionali, come la raccolta rifiuti, stiamo sviluppando i presupposti per una seconda mission nella distribuzione, per questo proponiamo anche una versione trattore”.

Con il metano compresso tradizionale, gli Stralis hanno un'autonomia di 350 km, che raddoppia se si utilizzano invece motori LNG che vengono alimentati da metano liquido non compresso, contenuto in serbatoi criogenici. Iveco è il primo costruttore di camion a proporre un modello LNG, con un'autonomia che raggiunge i 700 km.

“Siamo già pronti a metterli in commercio - ha precisato il responsabile prodotto - attendiamo soltanto che venga introdotta la normativa a riguardo e che vengano aperti i primi distributori di metano liquido”.

Nel frattempo per ovviare alla penuria delle stazioni di riferimento che vendono anche soltanto il classico metano compresso, Iveco ha attivato un accordo con lo specialista BRC in modo che gli acquirenti di Daily a metano possano costruirsi, a un prezzo conveniente, un impianto domestico.

Alle novità del momento Salvucci ha affiancato una panoramica sul continuo rinnovamento della gamma Iveco, che, Eurocargo a parte (ma per il medio si attende una nuova versione prima della fine dell'anno) a partire dal settembre 2011 quando è stato presentato il nuovo Daily, è stata completamente rivista e migliorata. “Tenendo conto di tre pilastri fondamentali: le esigenze della clientela, l'innovazione tecnologica, da sempre uno dei concetti su cui si basa il successo di Iveco, e la variabile più recente, il total cost of ownership, oggi più importante che

mai, che tiene conto dei consumi e dei costi di gestione, parametri per i quali un'azienda di trasporti è particolarmente sensibile”.

L'attenzione di Iveco alla riduzione dei costi è confermata dai risultati ottenuti con la nuova gamma Stralis, che permette di realizzare un incredibile risparmio del 4 per cento proprio sul costo totale di possesso; merito dei tanti sforzi fatti per ridurre i consumi, che non sono limitati all'ottimizzazioni del propulsore. Tutti i particolari del camion sono stati curati nei dettagli, lo dimostra l'attenzione riservata all'aerodinamica che fa il paio con il comfort garantito dai nuovi interni, per la cui progettazione si è spesso (molto più che in passato) usata la parola ergonomia, a cui è stato aggiunto il concetto della qualità percepita per la scelta dei nuovi materiali di rivestimento. Il resto dell'equazione è rappresentato dal propulsore Euro 6, che rispetto all'Euro 5 cambia in alcuni aspetti fondamentali, come ad esempio il sistema Common rail che sostituisce gli iniettori pompa e il turbocompressore a geometria variabile che provvede a ottimizzare la combustione



e a ridurre fin dalla base le emissioni. Quello che però fa davvero la differenza, anche nei confronti dei concorrenti, è l'Hi Scr, cioè un sistema di riduzione catalitica degli agenti inquinanti tanto efficiente e rivoluzionario da rendere inutile l'aggiunta del ricircolo dei gas di scarico, il che lo si vede nei consumi che si attestano sui livelli, eccellenti, delle versioni Euro 5 dei motori Cursor. “L'Hi Scr - ha approfondito Salvucci - ci dà anche il grosso vantaggio di non dover toccare il nostro collaudato motore, evitando che i gas di scarico rientrino nella camera di combustione a tutto vantaggio dell'efficienza e dell'affidabilità”.

Con il passaggio all'Euro 6 i

segue a pagina 6



seguito intervento
Alessandro Salvucci

Cursor sono leggermente cresciuti nella cilindrata, dal Cursor 8 si è quindi passati al Cursor 9, dal Cursor 10 al Cursor 11, che grazie alle nuove caratteristiche arriva a sviluppare fino a 480 cv, potenza un tempo riservata al Cursor 13, l'unico a rimanere tale e quale nelle potenze (500 e 560 cv) e nei cc. Il nuovo Stralis può essere ordinato con motori Euro 5 e dal febbraio scorso con quelli Euro 6.

Bisognerà invece aspettare qualche mese per vedere i Cursor Euro 6 montati sul nuovo Trakker. La più recente versione del pesante da cava, presentata in anteprima all'ultimo Transpotec, resta per ora ferma all'Euro 5 (si può scegliere tra Cursor 8 e Cursor 13 e tra potenze comprese tra i 310 e i 500 cavalli) anche se per tutto il resto si tratta già di un camion di nuova generazione. A partire dalle cabine, che sono al momento due: la Hi Land corta e a tetto basso e la Hi Track lunga, in due versioni, con tetto basso oppure alto, che contiene anche un lettino per il riposo notturno. Rivestimenti a parte, dato che si tratta di modelli specifici per la cava o il cantiere si è scelto un colore scuro più facile da tenere pulito, queste derivano in linea diretta da quelle dello Stralis e sono quindi state completamente riprogettate, con l'obiettivo di migliorare la vita a bordo per l'autista, plancia ergonomica compresa, con tutti i comandi a portata di mano, in modo che il conducente possa azionarli senza dover sollevare la schiena dal sedile. All'esterno il Trakker si distingue dalla serie precedente per la griglia frontale in nero opaco, per il paraurti che ingloba il gradino ripiegabile e per i fari con griglia protettiva e luci diurne a led.

IL PREMIO DE IL MONDO DEI TRASPORTI ASSEGNATO AL MANAGING DIRECTOR DI VOITH TURBO ITALIA

EVA KATHARINA ZIMMER È IL "PERSONAGGIO DELL'ANNO 2013"

FABIO BASILICO
MONZA

La quarta edizione del Premio de Il Mondo dei Trasporti, "Personaggio dell'Anno", è stata assegnata a Eva Katharina Zimmer, Managing Director di Voith Turbo Italia, che così si aggiunge nell'albo d'oro del riconoscimento istituito dal nostro mensile a Stefano Chmielewski, Presidente di Renault Trucks (2010), Lorenzo Sistino, Ceo di Fiat Auto e Fiat Professional (2011) e Hubertus Troska, Head of Mercedes-Benz Trucks Europe and Latin America (2012). La motivazione dell'assegnazione del riconoscimento a Eva Katharina Zimmer è stata letta da Paolo Altieri, Direttore de Il Mondo dei Trasporti, assegna per il 2013 il Premio "Personaggio dell'Anno" alla dottoressa Eva Katharina Zimmer per aver dato un importante e significativo sviluppo alle attività di Voith Turbo Italia fin dal 2007 quanto ne ha assunto la guida. In questi sei anni, Eva Katharina Zimmer ha saputo organizzare una squadra di collaboratori particolarmente motivati grazie ai quali tutte le attività nei settori Strada, Ferrovia e Industria hanno registrato uno sviluppo crescente dal punto di vista sia della clientela, sia del fatturato. Originaria di Francoforte, due figli, laureata in matematica e in economia

LA QUARTA EDIZIONE DEL RICONOSCIMENTO
A UNA DONNA DI INDUBBIE CAPACITÀ MANAGERIALI.

aziendale, Eva Katharina Zimmer aveva 19 anni quando è arrivata in Italia, dove ha studiato ed è cresciuta professionalmente. Donna di polso, determinata, pronta al dialogo, Eva Katharina Zimmer ha acquisito negli anni il carattere positivo degli emiliani. Non per nulla il suo quartier generale è a Reggio Emilia di cui apprezza, come dell'Italia intera, arte, cultura, storia e gastronomia.

Paolo Altieri ha colto l'occasione per ricordare che Voith Turbo ha da poco festeggiato i 30 anni di presenza diretta in Italia e i 50 anni di rappresentanza nel nostro Paese. "I primi passi di Voith in Italia - ha aggiunto la signora Zimmer - risalgono alle attività dell'azienda emiliana Greco che produceva locomotive e utilizzava per i suoi mezzi prodotti Voith. Dagli anni Sessanta, Greco ha avuto la rappresentanza Voith per i prodotti della nostra gamma stradale e ferroviaria. Nel 1982 è nata Voith Turbo Italia assumendo in modo diretto il controllo della presenza nel Paese". Eva Katharina Zimmer non si è sottratta alla inevitabile domanda sulla situazione attuale del mercato e il periodo di crisi in cui versa da troppo tempo l'economia. "Voith Turbo - ha detto la manager tedesca - è una divisione del Gruppo Voith e opera nel campo delle applica-

zioni stradali, ferroviarie e industriali. Il core business aziendale è costituito dalle trasmissioni. In questi ultimi anni, il fatturato si è distribuito dal settore stradale a quelli ferroviario e industriale che hanno compensato il calo registrato dal comparto stradale. Abbiamo quindi avuto le possibilità di sostenere le sfide derivanti dalla crisi potendoci anche avvalere di una rete di officine che in tutta Italia assicurano un alto standard di servizio alla clientela".

La filiale italiana dell'azien-

da tedesca fornisce al mercato italiano i sistemi Voith per mezzi di trasporto su gomma e ferro ma anche per il trasporto marino e le applicazioni industriali. Offre inoltre ricambi e service su tutto il territorio nazionale, direttamente e mediante la fitta rete di officine autorizzate.

Dopo aver maturato esperienze nel settore dell'informatica, Eva Katharina Zimmer da tredici anni presta le sue competenze al settore dei trasporti. Nata in Germania ma formatasi in Italia dove ha studiato ed è cresciuta professionalmente, Eva Zimmer consegue la laurea in Matematica e avvia la sua carriera lavorativa nel settore



dell'informatica, negli anni in cui quest'ultima acquisiva un ruolo sempre più preponderante e incisivo nelle aziende. La neo laureata Zimmer inizia così a lavorare in banca e passa in seguito alle imprese industriali, occupandosi di attività economiche e controllo di gestione. Le sue competenze in campo economico-aziendale crescono sempre più e, di pari passo alla carriera professionale, la manager tedesca affronta un nuovo percorso di studi quadriennale che la porta a conseguire la seconda laurea, stavolta in Economia aziendale. Nel 2000 Eva Zimmer entra in un'azienda pubblica che opera nel Tpl - trasporto urbano ed extraurbano su gomma ma anche trasporto passeggeri e merci su rotaia - per la quale progetta il sistema di pianificazione e controllo. È l'anno dell'incontro tra Eva Zimmer e il mondo dei trasporti, settore che l'affascinerà e la coinvolgerà fino al punto da dimostrare sul campo di avere la stoffa per diventare, nel 2007, numero uno in Voith Turbo Italia. Con Voith l'ex studentessa di matematica fa un ulteriore salto oltre il mondo del trasporto merci e passeggeri per diffondere in Italia i noti prodotti dalla lunga tradizione tedesca.



Paolo Altieri premia Eva Katharina Zimmer di Voith Turbo Italia.



LA RELAZIONE DEL PROFESSOR PAOLO VOLTA SU "IMPORTANZA DELLA LOGISTICA NEL SISTEMA TRASPORTI"

QUANDO I COSTI DIVENTANO OPPORTUNITÀ

FABIO BASILICO
MONZA

Quale importanza ha la logistica nel moderno sistema dei trasporti? È la domanda a cui ha cercato di rispondere Paolo Volta, esperto di logistica intervenuto nel corso della presentazione della quinta edizione dell'Annuario Trucks & Vans. La dettagliata relazione del professor Volta ha offerto al pubblico del Saint Georges Premier l'occasione per approfondire temi fondamentali per la corretta comprensione delle attuali problematiche che ruotano attorno al mondo dei trasporti. Il titolo della relazione era infatti: "Importanza della logistica nel sistema trasporti". "La struttura socio-economica con la quale ci rapportiamo e il nostro stile di vita - ha esordito Volta - hanno subito profonde trasformazioni. Lo studioso Alvin Toffler ha suddiviso le tappe evolutive in tre momenti fondamentali: una prima fase ove tra domanda e offerta vi è un sostanziale equilibrio e la figura principale è il contadino e la risorsa primaria è rappresentata dalla 'terra'; con l'avvento della rivoluzione industriale la figura dominante diviene l'operaio e le risorse più importanti le materie prime e le fonti energetiche. Il produttore riveste un ruolo prioritario rispetto al consumatore; il post-industriale vede la trasformazione del consumatore che diviene sempre più esigente, informato, mobile. Predomina la figura dell'impiegato e la risorsa fondamentale è rappresentata dall'informazione".

La realtà dunque ha visto e

vede tuttora forti integrazioni e condizionamenti dai quali emerge in maniera sempre più sostanziale l'importanza strategica dei servizi sia in termini qualitativi che quantitativi. "Il passaggio da una economia di auto consumo a una di mercato - ha proseguito Volta - rappresenta la genesi dell'equazione

globale: "Innanzitutto la possibilità di rispondere a una domanda tramite un'offerta generata in una qualunque parte del mondo impone una competizione basata sulla tempistica nel senso che tra due prodotti analoghi dal punto di vista del prezzo e degli standard produttivi viene premiato quello che

time - sottolinea già nel nome l'importanza dell'elemento temporale e di conseguenza l'impossibilità di far parte di questo processo per chi, produttore o fornitore che sia, non si adegua ai ritmi predeterminati della produzione. Ciò non significa che la funzione spazio abbia perso importanza, ma soltanto che la sua valenza competitiva si esalta quando è coniugata con la funzione tempo".

Una seconda caratteristica dell'economia attuale risiede nella parcellizzazione della produzione in tanti momenti, in tanti anelli di una catena che in alcuni casi può diventare decisamente lunga e contorta. Come ha spiegato il professor Volta, dietro ogni attività ci sono almeno due denominatori comuni: quello di contenere i costi produttivi, esigenza questa propria dell'organizzazione capitalistica di ogni epoca, divenuta però decisamente più urgente e fattore competitivo imprescindibile in una fase di globalizzazione, e quello di cadenzare i propri processi industriali ai ritmi accelerati del mercato. Dall'azione combinata di queste esigenze scaturisce un'organizzazione dell'industria contemporanea decisamente articolata, basata sulla compartecipazione al ciclo produttivo di una serie nutrita di attori. A quelli attivi nella produzione si aggiungono quelli che prendono parte al momento distributivo e al marketing. Questi ultimi, in particolare, sono per un verso chiamati a far arrivare i prodotti sul mercato nei tempi e nei luoghi adeguati, per un altro devono raccogliere gli umori e le ri-

chieste del mercato e farle pervenire al momento produttivo seguendo un percorso contrario a quello seguito dai prodotti stessi.

Le diverse esigenze del ciclo economico vengono ricomposte attraverso l'intervento della logistica. "In un sistema globalizzato - ha proseguito Volta - l'azienda che può fare affidamento su un efficiente apparato logistico preferisce delocalizzare e ricollocare le proprie attività produttive laddove sia economicamente vantaggioso (un esempio su tutti è naturalmente il basso costo della manodopera nei Paesi in via di sviluppo). Per arrivare poi al prodotto finito ricomponendo tutti i vari elementi reperiti al minor costo sui diversi mercati internazionali e infine, ma non ultimo, fornire al consumatore il bene nel luogo e nel tempo desiderato. In questo modello organizzativo, i prodotti che vengono movimentati sono di fatto 'arricchiti dalla logistica', poiché essa vi gioca un ruolo rilevante e non solo nell'ultima fase di delivery, ma già in quella della produzione. I vari momenti del trasporto entrano a far parte della formazione del valore dei beni movimentati all'interno di un sistema che frazioni i cicli produttivi realizzando degli articoli merceologici con un elevato valore aggiunto che li rende maggiormente competitivi".

Paolo Volta ha anche puntualizzato che della logistica i trasporti rappresentano solo un segmento, anzi il più povero se inteso come semplice movimentazione della merce. Tuttavia, la funzione del trasporto



Paolo Altieri (a destra) intervista il professor Paolo Volta.

che vede 'i costi di trasferimento delle merci trasformarsi in opportunità'. Tale processo, innescato dopo la scoperta del continente americano, vede i mezzi di trasporto, sempre più perfezionati, protagonisti del progressivo 'rimpicciolimento' del pianeta che condurrà all'attuale epoca di globalizzazione".

A questo punto Paolo Volta ha introdotto i concetti di tempo e spazio. A proposito del tempo, secondo lo studioso, alcuni fenomeni che caratterizzano l'economia contemporanea offrono una giustificazione della riscoperta del tempo e dell'accelerazione tipica dell'epoca

per primo raggiunge il mercato. Tale rincorsa del mercato si giustifica con la velocizzazione del ciclo dei prodotti, determinato sia da ragioni tecnologiche sia da mere esigenze di differenziazione commerciale, che di fatto determina anche un accorciamento dei lead time produttivi".

Anche la stessa qualità produttiva viene esaltata non tanto come valore in sé ma perché equivale a un risparmio di tempo, che evita correzioni e rifacimenti. "Inoltre - ha detto ancora il professor Volta - il processo produttivo maggiormente diffuso nell'epoca globale - il just in

merci è il punto di partenza della catena logistica e riveste un ruolo essenziale nell'ottica di modernizzazione del sistema produttivo italiano. "Peraltro - ha aggiunto il professore - se è vero che la logistica si focalizza sempre più sul flusso delle informazioni e quindi sull'uso delle reti immateriali, è anche vero che il miglioramento del trasporto merci appare oggi condizione essenziale per l'esistenza di catene logistiche avanzate. Il trasporto non deve essere considerato come attività a basso valore aggiunto, ma come funzione articolata e integrata che consente di realizzare un servizio d'elevata qualità. Diventa quindi un fattore in grado di condizionare la capacità di ciascuna azienda incidendo sulla sua competitività. L'esistenza nel nostro Paese di alcune condizioni specifiche di criticità, quali la configurazione geografica del territorio, la dispersione della popolazione e delle imprese sul territorio, la bassa dimensione media delle imprese e la pratica diffusa della subfornitura al dettaglio, fa ritenere che il ruolo della logistica nel trasferimento delle merci rappresenterà sempre più 'il valore aggiunto del prodotto'".

Intervista

Stefano Ciccone, Direttore Generale Renault Trucks Italia

“Obiettivo: redditività per clienti e dealer”

PAOLO ALTIERI
PERO

Oggi il manager di una grande azienda costruttrice del settore trasporti ha molte sfide da affrontare e un tempo ridotto per adattare le strategie alle tendenze di un mercato sempre più difficile e pesantemente condizionato da una crisi che, perdurando, lo ha fortemente indebolito. Lo sa bene Stefano Ciccone, salito al vertice di Renault Trucks Italia in qualità di Direttore Generale. Quarantaquattro anni appena compiuti, originario di Torino, una grande esperienza all'estero, in particolare nei Paesi dell'Est Europa, Ciccone ha preso in mano le redini della Losanga in Italia direttamente da Gino Costa, che negli anni in cui è stato alla guida della filiale italiana della Casa francese ha saputo farsi apprezzare da clienti e operatori del settore come amministratore capace e competente. L'opera di Costa, che si sintetizza nel grande prestigio che Renault Trucks ha conquistato sul campo grazie a prodotti di qualità e a una rete di vendita e assistenza all'avanguardia, sarà ora continuata e ulteriormente perfezionata da Stefano Ciccone, che ha tutte le carte in regola per onorare l'incarico di responsabilità che gli è stato affidato. Lo dimostra lui stesso in questa intervista, che inizia proprio dalla sua esperienza nei Paesi dell'Europa orientale.

“Dal punto di vista umano - esordisce - l'esperienza in quei Paesi mi ha insegnato molto: innanzitutto a non giudicare le persone dalle apparenze, perché dietro all'apparenza informale si può nascondere un grande imprenditore, un grosso cliente e una persona determinata. In Italia invece siamo spesso condizionati dal modo in cui una persona si presenta e non c'è quel dinamismo proprio dei Paesi dell'Est nei quali ogni persona vale per quello che è. Poi ho imparato ad apprezzare l'apertura mentale attraverso il contatto con altre culture”. Tornando in Italia, dunque, Ciccone si è portato dietro l'informa-

lità dei rapporti e un approccio alla realtà non gravato dalle tradizioni o dalle ristrettezze culturali. In una parola: svecchiamento. Che vuol dire capacità di agire senza pregiudizi e preconcetti e con quella elasticità mentale necessaria per considerare in modo ottimale le cose e i rapporti con le persone e gli operatori del settore. Valori che vanno a braccetto con la passione per il prodotto camion: “Sono appassionato dell'oggetto truck ma anche della logistica e della gestione che vi sta dietro - continua Ciccone - Il camion non è solo trasporto, è specchio fedele della realtà multi-sfaccettata; c'è il trasporto ma anche la logistica, l'organizzazione aziendale, i rapporti con politica e la gestione complessa a livello multinazionale. Un universo molto interessante”. Così, profondamente motivato, la prima volta che si siede sulla poltrona più alta di Renault Trucks Italia, Stefano Ciccone la ricorda come molto emozionante: “La prima sensazione è stata che finalmente, dopo anni trascorsi in attività di costruzione da zero di una realtà aziendale, avevo la possibilità di confrontarmi con una realtà già molto sviluppata e colleghi molto preparati così come di affinare le strategie di business. La sfida era chiara: dovevo lavorare sodo per migliorare una struttura che già funzionava bene”. Altrettanto chiare per Ciccone sono le differenze tra lavorare in Italia e lavorare nell'Est Europa: “In Italia c'è un più alto grado di professionalità che non lascia spazio all'improvvisazione; questo sia nei confronti dei colleghi che dei clienti. In quei Paesi lo stesso grado di professionalità lo si trova a macchia di leopardo: ciò però viene compensato da una maggiore dinamicità che qui non riscontro. L'Italia appare come un Paese ingessato e costretto da una burocrazia soffocante, una pressione fiscale esagerata e uno Stato ostile e non collaborativo. Avendo lasciato il mio Paese quando ancora non ero manager, ne avevo una visione edulcorata. Oggi torno e

trovo un ambiente sostanzialmente ostile, con una pressione fiscale eccessiva e un alto grado di corruzione. La cosa bella è che ci sono concessionari e operatori del settore che amano il loro lavoro, che hanno dedicato la vita alla propria azienda e che si contrappongono a una mentalità speculativa che invece era ben presente nel Sud-Est

”

DAL PUNTO DI VISTA UMANO L'ESPERIENZA IN EUROPA ORIENTALE MI HA INSEGNATO MOLTO: INNANZITUTTO A NON GIUDICARE LE PERSONE DALLE APPARENZE, PERCHÉ DIETRO ALL'APPARENZA INFORMALE SI PUÒ NASCONDERE UN GRANDE IMPRENDITORE, UN GROSSO CLIENTE E UNA PERSONA DETERMINATA.

Europa”.

Giovane manager ma già con una vasta esperienza alle spalle, Stefano Ciccone ha molto da dire a proposito dei due marchi che finora sono stati alla base

della sua carriera professionale. “Iveco e Renault - afferma - sono due realtà per molti versi simili ma nel contempo molto diverse. Iveco ha un grande radicamento nel territorio in Italia e ha sempre puntato sul radicamento nel territorio anche nei Paesi esteri dove è forte. Ha sempre avuto una rete di grosso livello che ha dato buoni risultati. Renault è un costruttore francese, quindi dell'area mediterranea, che sul mercato italiano è riuscito a farsi largo arrivando a essere considerato non più come brand straniero: questo grazie all'ottimo lavoro fatto negli ultimi anni dal team guidato da Gino Costa. Ho infatti trovato in Renault Trucks una realtà ben organizzata”. Ed è a questa organizzazione, forte di un network di livello, che Stefano Ciccone rivolge le sue attenzioni: “La mia preoccupazione principale oggi è come assicurare la redditività alla rete; è questa la sfida cruciale: come assicurare che gli imprenditori che hanno fiducia nel nostro marchio possano uscire dalla crisi con il minor danno possibile. A loro mi sento di rivolgere tre consigli: il primo è quello di dare un approccio manageriale alle attività di gestione della loro azienda; il secondo è non guardare al profitto immediato ma piuttosto costruire strategie che guardino al futuro; il terzo è mettere l'accento su una visione globale del business anziché focalizzarsi esclusivamente sulla vendita, quindi dare spazio ai servizi e stare vicino al cliente. Ogni cosa è importante per tenere un contatto vivo con il cliente. Bisogna diventare più partner che distributori”. Consigli che i dealer della



Stefano Ciccone, Direttore Generale di Renault Trucks Italia

Losanga non potranno non tenere in considerazione, oggi che la rete Renault Trucks è la chiave del successo del marchio di Lione sul mercato italiano. Del resto, la prima volta nella storia di Renault Trucks in Italia che ci sono due manager italiani che si succedono alla guida della filiale in modo consecutivo ha consentito al management di dare continuità al lavoro svolto in maniera egregia da Gino Costa. “Gino ha protetto la coerenza dei rapporti con la rete - conferma il suo successore - Oggi i concessionari si fidano del brand che rappresentano. Non pensiamo però ad aperture nuove nel 2013 perché il mercato non lo richiede. Siamo ottimisti ma il mercato non autorizza grossi investimenti. Forse ci sarà una razionalizzazione dell'organizzazione con la riduzione del numero delle officine autorizzate e nessun accorpamento. I dealer attivi sono 16 anche se alcuni di loro hanno più sedi e quindi il numero effettivo dei punti vendita sono di più. Le officine autorizzate sono circa 90”. La crisi rimane la bestia nera da affrontare. Stefano Ciccone e il suo staff sono pronti con le armi affilate: “Puntiamo sui servizi, sulla prossimità al cliente, non la-

sciandosi abbattere dall'entità della crisi. Renault Trucks in questo funge da modello, perché il prossimo 11 giugno presenteremo al mondo la nuova gamma per il cui lancio, in piena crisi, abbiamo investito ben 2 miliardi di euro. Un segnale importante. Stiamo inoltre preparando un lancio adeguato che ci faccia trovare pronti alla ripresa del mercato. Pensiamo che la crisi sia ovviamente strutturale ma che sia agli sgoccioli: qualcosa sta cambiando. Credo che alcune istituzioni finanziarie abbiano avuto finora un atteggiamento autoreferenziale: non finanziano perché altri non finanziano; dovrebbero avere invece un approccio più mirato ai business che funzionano, e ce ne sono: questo potrebbe aprire di nuovo porte all'espansione del settore. Mi permetto anche di dire che se lo Stato facesse la sua parte nell'incentivare i veicoli di nuova generazione o quanto meno nel pensionare le gamme obsolete Euro 0, 1 e 2, darebbe impulso al mercato italiano e aumenterebbe la competitività”.

Nel frattempo bisogna fare i conti con i numeri non certo lusinghieri del mercato: “Secondo i dati provvisori, destinati probabilmente a crescere legger-



Il Premium Optifuel; il programma per il risparmio di carburante continua a mieterne consensi. A sinistra, il Kerax in versione Adventure.

mente per via dei ritardi, nel 2012 sopra le 16 tonnellate abbiamo chiuso al 10,5 per cento di quota su un mercato di 10mila unità. È di quasi il 10 per cento (9,6) la nostra quota nel segmento sopra le 6 t, dove il mercato ha consuntivato 12.700 unità. Nel segmento 3,5 t siamo poco sotto al 6 per cento (5,9) su un totale mercato di 25mila unità. Il 2012 dei veicoli commerciali rappresenta uno dei migliori anni per Renault Trucks. Complessivamente, abbiamo venduto quasi 3mila unità tra veicoli industriali e commerciali. È ragionevole pensare che si possa fare meglio ma non necessariamente in termini numerici. Mi spiego: è ragionevole far crescere la quota, è una decisione che possiamo prendere pianificando i relativi investimenti. Ma oggi la quota di mercato è un indicatore meno importante rispetto alla redditività che voglio assicurare alla rete. Questo è un elemento prioritario”.

Le performance di Renault Trucks riguardano anche il programma Optifuel, un vero successo. “Un’operazione assolutamente vincente - ribadisce Ciccone - Oggi vendiamo il programma Optifuel e diamo anche una garanzia sul funzionamento: chi non risparmia più del 5 per cento di carburante dopo aver frequentato il corso viene rimborsato totalmente dei costi sostenuti per il corso stesso. A oggi non abbiamo rimborsato nessuno: questa è la cifra del successo e dell’identità di Renault Trucks. Ci poniamo sul mercato con il veicolo con il costo operativo minore e un livello di qualità pari a tutti gli altri. Non solo. Abbiamo coinvolto nel programma Optifuel anche l’usato, in particolare i trattori stradali immatricolati nel biennio 2008-2009. Inoltre, Optifuel, nato come servizio per i nostri clienti, viene ora proposto anche ai non clienti”. Non ci si ferma qui. Il 2013 è l’anno in cui Renault Trucks Italia farà di tutto e di più. Lo dice lo stesso Ciccone: “Partiamo proprio con Optifuel che ci serve da bridge, da ponte tra la gamma attuale e quella nuova. Parteciperemo da protagonisti all’evento Truck Race di Misano, durante il quale inizieremo a far rumore sulla nuova gamma, che verrà lanciata a giugno con un evento di due giorni dedicato all’Europa con oltre 12mila invitati. Non a caso l’evento si chiamerà Revolution. Dopo l’estate, ci aspetta una serie di eventi in Italia per i clienti italiani, dai road show alle presentazioni fino alla partecipazione a fiere ed eventi nazionali, sempre con la nuova gamma e i servizi legati alla nuova gamma”. Già, la nuova gamma. Fervono i preparativi per la grande presentazione di giugno e l’attesa fa scorrere l’adrenalina a fiumi. “A livello filosofico è una gamma completamente nuova - racconta con orgoglio Stefano Ciccone - non un camion ma un’intera gamma top che segue di 20 anni o più il lancio della gamma precedente. Al momento ha solo il nome di progetto, una sigla. Lione ha messo tutte le informazioni sotto embargo, anche per noi”.

Un punto di svolta, una vera e propria rivoluzione che intende entusiasmare i clienti, ma in che modo? “Direi proponendo macchine da lavoro nel buon senso del termine - dice Ciccone -

ne - dove il veicolo diventa, insieme all’organizzazione e ai servizi Renault Trucks, il vero partner del cliente. Quindi una macchina sempre disponibile, con i più bassi costi di esercizio, il giusto comfort e l’immagine giusta per un’azienda di trasporto. Tutto quello che vuole l’azienda farà parte del contenuto del veicolo che avrà la

”

PARTECIPEREMO DA
PROTAGONISTI AL
TRUCK RACE DI
MISANO, DOVE
INIZIEREMO A FAR
RUMORE SULLA NUOVA
GAMMA CHE VERRÀ
LANCIATA A GIUGNO
CON UN EVENTO
DEDICATO ALL’EUROPA
CON OLTRE 12MILA
INVITATI E CHE NON A
CASO SI CHIAMERÀ
REVOLUTION.

sua precisa identità e personalità rispetto a tutti gli altri attori del mercato. Sarà ordinabile dal 12 giugno, il giorno dopo la presentazione, e sarà proposto esclusivamente in versione Euro 6. Abbiamo scelto proprio questo periodo, a ridosso dell’entrata in vigore della nuova



All’interno della gamma Renault Trucks il Maxity si distingue per essere il mezzo ideale per le operazioni di distribuzione urbana.

sta che ne darà il mercato, anche in Italia. “Riteniamo - continua Stefano Ciccone - di poter allargare la quota di utenza dei veicoli Renault Trucks e di approcciare clienti che non erano tradizionalmente approcciabili. Pensiamo di avere una gamma più flessibile e più aggressiva con la stessa affidabilità che non tutti hanno avuto occasione finora di provare. Faremo vedere chi è Renault Trucks a quei clienti che prima non abbiamo

manager - c’è l’esigenza di razionalizzare le attività delle aziende dei vari Paesi. Esiste quindi sempre la possibilità che Volvo Trucks Italia e Renault Trucks Italia abbiano un’unica sede ma solo se questa soluzione fornirà economie di scala; al momento però una simile decisione non è nell’agenda e tengo a sottolineare che qualsiasi decisione in questo senso non inficerà l’indipendenza dei due marchi che hanno in Italia due

diverse reti e due diverse aziende, che hanno sinergie organizzative che però non vengono ribaltate sul mercato e sulla distribuzione”. In conclusione, Stefano Ciccone riassume il senso dell’impegnativa sfida che dovrà affrontare da qui in avanti al timone di Renault Trucks Italia: “Intanto - dice - queste sfide non si vincono da soli ma si gioca di squadra con un impegno sempre crescente, con la vicinanza al network,

con il lancio di una nuova gamma e in parte anche con la mia esperienza sia corporate che di concessionario che mi dà una visione a 360 gradi della distribuzione. Io sono una persona che crede nella competizione leale e a cui piace vincere. L’unica cosa su cui non risparmieremo energia e carburante sarà la forza con cui combatteremo sul mercato. Sapendo che quando si cura ogni dettaglio i risultati arrivano”.



Stefano Ciccone è nato a Torino il 5 maggio 1969.

normativa anti-emissioni (1° gennaio 2014), per arrivare con un veicolo nuovo. Non aveva quindi senso la doppia offerta Euro 5 e Euro 6. Premium, Magnum e Kerax Euro 5 dovranno invece essere immatricolati entro il 31 dicembre 2013 non essendo versioni Euro 6. La loro produzione continuerà per altri mercati”. L’attesa della nuova gamma genera legittime aspettative in merito alla ripo-

avvicinato”. Sgombrato il campo dalle ipotesi su un possibile allineamento della nuova gamma Renault Trucks alla nuova gamma Volvo Trucks, resta da capire se il management di Lione ha in serbo sorprese in merito alla struttura corporate alla luce dei processi di razionalizzazione che coinvolgono tutti i costruttori mondiali, compreso il partner svedese. “Sul piano dell’organizzazione - precisa il

CHI È STEFANO CICCONE

UN TORINESE INNAMORATO DELL’EUROPA

P. ALTIERI
PERO

Stefano Ciccone è nato a Torino il 5 maggio 1969. Papà Armando, venuto a mancare qualche anno fa, era di professione elettricista, mamma Rosanna impiegata. Ciccone ha una sorella, Elena, che vive negli Usa e ha lasciato l’Italia più o meno nello stesso periodo in cui l’ha lasciata lui, cioè negli anni 1998-1999. Al capoluogo piemontese, Stefano Ciccone è particolarmente legato; lì è cresciuto e ha iniziato il suo percorso formativo: scuole elementari e medie, istituto magistrale Regina Margherita, Università nella facoltà di Lettere e Filosofia fino al 1994. Poi, nel momento in cui bisognava decidere quale strada professionale intraprendere, c’è stato il tempo di frequentare alcuni corsi di giornalismo: “avendo studiato Lettere - racconta il manager - quella sembrava essere la mia strada mentre poi ho iniziato a lavorare per alcune aziende americane, la Blockbuster e la Nike, in un periodo compreso tra il 1995 e il 1998”.

In seguito, tramite amici torinesi, Ciccone entra ufficialmente nel mondo automotive andando a lavorare nel Gruppo Orecchia & Scavarda, dove si occupa di automobili. Il passaggio successivo è la proposta di trasferirsi in Ungheria dove la società Cefin (di proprietà della famiglia Orecchia e Albarosa) avvia la concessionaria Iveco locale. È il 1999 e Stefano Ciccone inizia la sua avventura come Direttore commerciale. Esperienza che durerà un anno e mezzo, fino a quando cioè il manager torinese viene incaricato da Cefin di occuparsi della nuova concessionaria Iveco in Bulgaria. È il momento di assumere la direzione generale e

Ciccone vi si dedica con impegno e passione. Dura ben 9 anni la permanenza in terra bulgara: i primi trascorrono in seno a Cefin, mentre dal 2003 Ciccone fonda da imprenditore insieme a Rosario Italiano la concessionaria Iveco Torino Motors. Passano altri cinque anni di lavoro intenso e grandi soddisfazioni che consentono a Torino Motors di diventare il primo dealer in Bulgaria per volumi di vendite. A quel punto l’alternativa per Ciccone è aprire altre concessionarie in Bulgaria o nei Paesi limitrofi oppure guardare oltre, in una prospettiva più ampia.

Il manager imprenditore sceglie la seconda opzione e va alla ricerca di qualcuno interessato all’acquisto della sua concessionaria: la ricerca porta a Renault Trucks, allora interessata ad avere un importatore in Bulgaria. La Casa francese decide di entrare direttamente nel mercato bulgaro e acquisisce la Torino Motors nel 2008 per farla diventare Renault Trucks Bulgaria. La rete della Losanga sarebbe poi stata costituita con la partecipazione di tre officine autorizzate. Sono però i mesi che precedono l’esplosione della grande crisi economica internazionale che dura ancora oggi. I mercati entrano in crisi e anche la Bulgaria soffre gli effetti della congiuntura negativa. Ciccone non demorde e fa del suo meglio per affrontare la pesante sfida di un mercato fortemente indebolito. Dopo un anno e mezzo gli viene proposto di trasferirsi nuovamente, questa volta a Bucarest, per occuparsi di tutta l’area Sud-Est Europa di Renault Trucks: i Paesi interessati sono Romania, Bulgaria, Kosovo, Macedonia, Moldova, Grecia, Serbia e Montenegro. Dopo tre anni il ritorno in patria e il nuovo incarico di Direttore Generale di Renault Trucks Italia. La prima automobile di Stefano Ciccone è stata una fiammante Fiat 127 azzurro metallizzato. Oggi invece il manager piemontese guida una Renault Latitude. Ciccone è “Juventino alla follia”, come si definisce lui stesso (“avevo l’abbonamento anche quando ero a Bucarest e lo usavo regolarmente per venire a vedere la Juve nel nuovo stadio, complici i voli low cost”), amante dello sport, che in passato ha praticato attraverso le discipline atletiche, e buon intenditore di musica e di vini, in particolare quelli delle Langhe

Intervista

Stefano Mettica, Responsabile di Paccar Parts per l'Italia

Ricambi per tutti, non solo per Daf

MAURO ZOLA
MILANO

Si parla poco del mercato ricambi per i veicoli industriali, che invece resta un giro d'affari interessante anche in questi tempi difficili, dato che se anche i camion non si cambiano e circolano meno, li si deve perlomeno riparare. A riguardo Daf già a fine anni Novanta ha lanciato il suo programma TRP, che comprende la fornitura di ricambi non soltanto per il proprio marchio ma anche per tutti gli altri costruttori, compresi quelli di rimorchi e semirimorchi.

Attivo da tempo anche in Italia il servizio TRP comprende tre diverse linee di prodotto. "Partiamo dalla Captive - spiega Stefano Mettica, responsabile per l'Italia di Paccar Parts - che comprende tutti i pezzi marchiati Daf, la linea seguente è la Competitive di cui invece fanno parte prodotti destinati a camion di tutte le marche. La linea marchiata TRP va invece considerata a se stante e copre oltre ai camion anche rimorchi, semirimorchi e allestimenti in generale, si tratta in ogni caso di ricambi di qualità, certificati e garantiti da Daf, che si occupa di testarne nei suoi laboratori l'affidabilità prima di inserirli nel catalogo".

Il vendere ricambi anche per camion di altri costruttori per le officine autorizzate può essere un'ancora di salvezza.

"Riparare soltanto camion Daf vuol dire limitare i propri clienti potenziali, non avrebbe senso. In più ci sono casi in cui l'azienda di autotrasporto ha in parco sia camion Daf che di altri marchi, poterli riparare tutti è una buona fonte di guadagno e permette di fidelizzare la clientela. I camion che sono fuori dal periodo di garanzia e che oggi più che in passato continuano a circolare sono del resto la maggioranza ed è quindi a quel segmento che i nostri partner nell'assistenza si devono rivolgere".

Come si sviluppa adeguatamente il business dei ricambi?

"Pensando fuori dagli schemi. I migliori risultati li sta raggiungendo chi ha investito assumendo ad esempio un venditore dedicato. Oppure addirittura organizzando un servizio fast movers, con quindi un furgone carico dei pezzi più richiesti che si rechi dalle officine autorizzate, quelle che oggi chiamiamo service dealers, oppure direttamente dai clienti, che spesso provvedono in proprio alla piccola manutenzione, in par-

ticolare dei semirimorchi. Un esempio concreto arriva proprio da un nostro service dealer, che con un servizio di questo tipo sta vendendo ricambi per trentamila euro al

camion nuovi adesso vede la necessità di sviluppare tutte le aree del business: la vendita, l'assistenza e i ricambi. Quando gli si spiegano queste cose e che devono cambiare si in-



Dalla fine degli anni Novanta Daf ha lanciato il programma TRP per la fornitura di ricambi per il proprio marchio e per altri costruttori.

mente. La chiara dimostrazione che questo metodo funziona e che solo in questo modo si può guadagnare".

Come accolgono in generale i vostri dealer le proposte sulla linea ricambi?

"Non tutti hanno capito subito l'importanza del settore, ma qualcuno che prima puntava soltanto sulle vendite dei

nesca uno scontro tra le diverse mentalità ma chi sa ragionare capisce in fretta qual è la strada giusta da seguire".

Più in generale come le sembra se la stiano cavando i concessionari Daf in Italia?

"Quelli che hanno un'estraneità dall'officina vanno avanti, anche se con molte difficoltà, chi è invece più vo-



Stefano Mettica, responsabile per l'Italia di Paccar Parts

cato alla vendita sta soffrendo molto. L'ideale è oggi raggiungere con il service e la vendita dei ricambi la copertura del 100 per cento delle spese della struttura. A quel punto puoi permetterti di vendere i camion nuovi con bassi margini".

Quanto vale oggi il servizio TRP all'interno di Daf Trucks Italia?

"Circa il trenta per cento, per un fatturato di 30/35 milioni di euro".

Qual è l'impegno richiesto a Full e Service Dealer?

"Se prendiamo ad esempio quelli che svolgono il servizio Its, cioè con assistenza ai trattori internazionali, il pacchetto base che chiediamo loro di

avere disponibile in casa costa circa seimila euro. Per i nuovi modelli Euro 6 abbiamo preparato un pacchetto da seimila euro per i Service Dealer, mentre ai Full Dealer che devono rifornire a loro volta le officine autorizzate, chiederemo un investimento di 24mila euro. Avere in casa almeno i componenti fondamentali è molto importante per affrontare la concorrenza dei ricambiisti tradizionali. Oggi più che mai nessuno può permettersi di tenere il camion fermo per più di qualche ora".

State già partendo con la formazione sui nuovi modelli Euro 6?

"Il training sono già in calendario".

CHI È
In Daf
dal 1989

Stefano Mettica inizia a lavorare in Daf nel 1989, dopo aver collezionato esperienze in campi molto diversi, ma sempre in qualche modo legati all'attività industriale. "Mi è sempre piaciuto cambiare settore - spiega il manager - e quindi sono passato dalla costruzione di capannoni agli impianti di compressore dell'aria sempre per impianti produttivi".

L'approdo nella struttura del costruttore è come agente commerciale dedicato alla vendita ai grandi clienti. "Da lì sono diventato ispettore di zona, poi capo degli ispettori. E infine area manager".

Dopo un periodo da responsabile del training per i venditori, Mettica diventa direttore commerciale di Daf Trucks e in seguito direttore commerciale grandi flotte. "Un lavoro che negli anni si è fatto sempre difficile. Basta guardare le cifre, se nel 2006 avevamo raccolto e smaltito 4.234 ordini per altrettanti camion oggi si è già contenti se si arriva a mille vendite".

Da cinque anni invece Mettica è passato a responsabile della divisione Paccar Parts. "Scoprendo un mondo che avevo sempre, a torto, sottovalutato, invece i ricambi sono una componente fondamentale del business, spesso trascurata dai dealer meno attenti all'evoluzione del mercato".

IL PROGRAMMA TRP

TANTE LE NOVITÀ CHE RENDONO PIÙ RICCO IL CATALOGO DEI RICAMBI

Paccar amplia il catalogo dei ricambi venduti per mezzo del programma TRP. Tra le novità una serie di meccanismi di abbassamento per rimorchi, che vengono forniti completi di alloggiamento degli ingranaggi, albero di trasmissione, base e manovella. Oltre al prezzo competitivo e alla disponibilità di una gamma piuttosto varia, sia in modelli che in dimensioni, a caratterizzare i meccanismi marchiati TRP un peso inferiore di 15 kg rispetto alle versioni standard.

Un'altra novità del programma TRP è rappresentata dai ricambi per impianti frenanti pneumatici, che comprendono rotocamera, valvole e giunti di collegamento, oltre alle luci a LED per rimorchi, che possono essere montate anche in after market, cioè trasformando l'illuminazione dei rimorchi da convenzionale a LED. La proposta in questo caso è stata strutturata in un pacchetto che comprende le luci di ingombro, quelle di lavoro e quelle interne, tutte che non richiedono più manutenzione e inoltre consumano fino all'80 per cento di energia in meno, durando fino a quattro volte di più rispetto alle lampadine tradizionali. Come per tutti i ricambi del programma TRP anche quelli per i freni pneumatici e le luci a LED sono state certificate dall'ente tedesco TÜV e sono quindi conformi al marchio di qualità ECE.



Con le ultime aggiunte arriva a contare 75.000 articoli il catalogo del programma TRP, disponibile anche in versione digitale sul sito del costruttore www.daf.com/trp, in cui, grazie a una funzione di ricerca completa, è possibile trovare rapidamente i diversi ricambi, suddivisi sia per marca che per categoria.

È inoltre disponibile anche una nuova versione cartacea del catalogo TRP

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE
Paolo Altieri

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

SEDE LEGALE
Via Stresa 15 - 20125 Milano

EDITORE Vega Editrice

PRESIDENTE Luisella Crobu

DIRETTORE EDITORIALE Cristina Altieri

CONDIRETTORE EDITORIALE Vincenzo Lasalvia

PUBBLICITÀ

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

PROMOZIONE Piero Ferrari

ART DIRECTOR Renato Montino

IMPAGINAZIONE E FOTOCOMPOSIZIONE
Varano, Busto Garolfo (Milano)

STAMPA

Eurgraf, Cesano Boscone (MI)

Il Mondo dei Trasporti è registrato presso il Tribunale di Milano numero 327 del 4/5/1991 - Abbonamento annuo: Italia Euro 50,00, estero: Euro 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).

IL NUOVO XF, IL MIGLIORE XF MAI ESISTITO

DAF presenta il nuovo XF. Nuovo motore PACCAR MX 13 da 12,9 litri Euro 6. Un design esterno nuovo e accattivante. Abitacolo ultramoderno che offre spazio e comfort eccellenti. Il migliore XF di sempre.

VENITE A PROVARLO L'1 E 2 GIUGNO IN TUTTE LE CONCESSIONARIE DAF.



Per informazioni

Numero Verde

800-911452

**OPEN WEEKEND NAZIONALE NEI GIORNI 1 E 2 GIUGNO PRESSO
LA RETE DI VENDITA DAF, UN'OCCASIONE DA NON PERDERE.**

EURO 6

XF

DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAFTRUCKS.IT

DAF

A PACCAR COMPANY

SCANIA

Con Streamline l'efficienza è la regola assoluta

LINO SINARI
SÖDERTÄLJE

Le versioni ottimizzate per consumare il meno possibile dei camion destinati ai trasporti di linea hanno da qualche tempo sostituito le serie speciali nell'attenzione dei possibili acquirenti. Una necessità, vista la situazione economica, ma anche una salutare iniezione di buonsenso per l'intero settore. In Italia, Scania aveva già lanciato quest'anno un concetto molto azzeccato, quello di Ecolution, applicabile a tutta la gamma, a cui ora si aggiunge una nuova generazione di vei-

coli specifici, la Streamline, nome ripreso pari pari da una serie dei primi anni Novanta, con cui già il marchio aveva affrontato con successo il problema dell'aerodinamica. Si tratta di un tema su cui oggi Scania ha lavorato più in profondità e che oltre alla Serie R coinvolge anche la Classe G, in particolare se equipaggiate con i nuovi motori Euro 6.

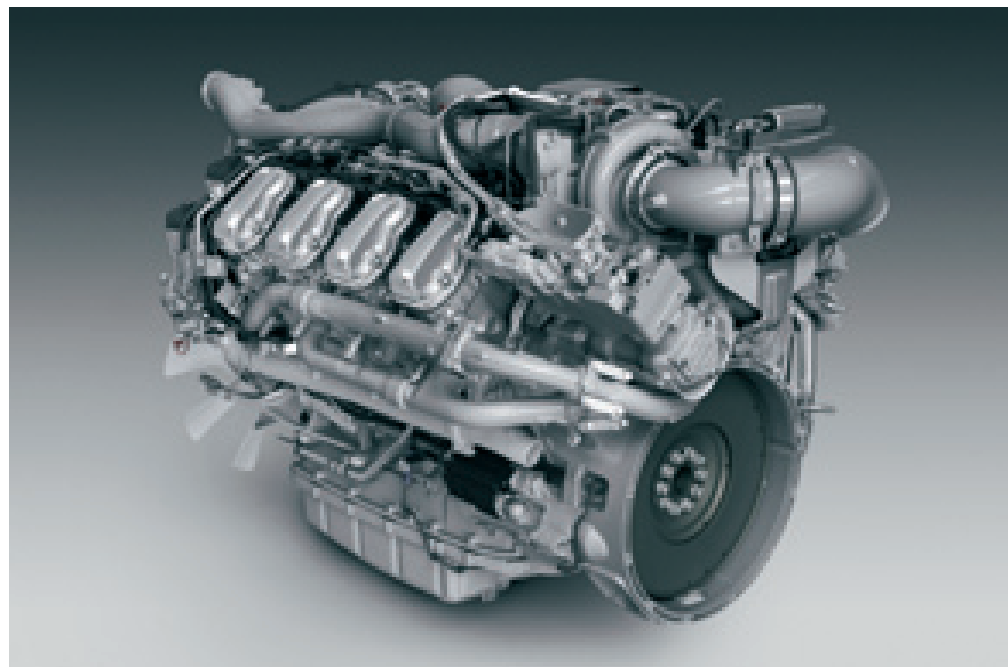
Grazie a interventi sull'aerodinamica, alla nuova versione del cambio automatizzato Scania Opticruise, oltre che per tutta una serie di accorgimenti tecnici, il risparmio ipotizzato dal costruttore

Aerodinamico

I veicoli specifici Streamline riprendono il nome di una serie dei primi anni Novanta, con cui Scania aveva già affrontato con successo il problema dell'aerodinamica.

nelle missioni a lungo raggio è dell'8 per cento se si utilizzano i propulsori Euro 6, del 5 per cento per gli Euro 5.

Dal punto di vista della resistenza all'aria, il marchio svedese ha lavorato di fino sui particolari delle cabine, il cui impatto era già molto at-



I motori Scania Euro 6 da 13 litri di seconda generazione sono dal 2 al 3 per cento più economici.

tenuato, smussandone ad esempio gli spigoli, in modo da evitare turbolenze, brevettando in più uno speciale deflettore canalizzato, posizionato sopra la fanaleria anteriore, che serve a mantenere soltanto la giusta turbolenza in prossimità della maniglia della portiera, che viene inoltre così protetta da eventuali spruzzi. Nel caso dei camion equipaggiati con il motore V8 impreziosisce il deflettore un inserto cromato.

Stesso discorso per la linea del tetto, dotata di una nuova ala parasole, studiata per migliorare il flusso dell'aria, grazie alle estremità aperte, in modo che l'aria defluisca naturalmente ai lati della cabina, riducendo inoltre la rumorosità all'interno. Tutte insieme le modifiche alla carrozzeria consentono di ridurre il consumo di un 1 per cento circa.

Un altro particolare che distingue i camion della serie Streamline (oltre ovviamente al logo e alle strisce decorative che saranno molto apprezzate dai fedelissimi Scania) sono i nuovi gruppi ottici, di cui sono state sostituite anche le mascherine, e poi gli indicatori a Led e le luci di mar-

prio i sedili, la cui nuova linea è stata disegnata in esclusiva da Recaro, che ha lavorato molto sull'ergonomia e rivisto i comandi, dotati d'illuminazione per facilitare l'accesso a bordo in notturna. I nuovi sedili sono regolabili in tutte le direzioni e possono integrare un ventilatore a due

**NUOVA GENERAZIONE DI VEICOLI SPECIALI CHE GARANTISCE
RISPARMI DELL'8 PER CENTO NEL LUNGO RAGGIO.**

cia diurna. Per quel che riguarda i fari in Europa sono di serie nella versione H7 allo Xenon, mentre sul posteriore possono essere ordinate luci a Led che riprendono la forma di quelle sul frontale e consentono di risparmiare fino a 30 litri di carburante all'anno.

Le migliorie non si limitano però all'esterno del veicolo; anche nell'abitacolo molte cose sono cambiate, ad esem-

più velocità. Le dimensioni dello schienale sono state ampliate, così come si presenta più pronunciato il supporto lombare. Come rivestimenti si può scegliere tra il velluto, chiaro o scuro, e la pelle.

Allo stesso modo sono cambiati i rivestimenti interni della cabina, con nuovi materiali, in tonalità scura per la zona notte in cui, sulle cabine della Serie R, è stata aggiunta di serie la nuova cuccetta in versione estraibile con materasso a molle, il cui comfort può essere regolato sulla base delle richieste dell'autista sia in larghezza, variabile da 730 a 900 mm, sia nella morbidezza del materasso.

Completa le dotazioni l'impianto audio, che può integrare il navigatore satellitare, e può essere collegato con il telefono cellulare tramite Bluetooth. Si tratta di un sistema compatibile anche con il formato audio Mp3 e che può essere usato come display per eventuali telecamere di sicurezza.

Sotto il profilo prettamente meccanico la serie Streamline ingloba un sistema di controllo delle sospensioni pneumatiche con telecomando elettronico. Questo dispone di due differenti livelli di prestazioni: base e veloce per le missioni in cui il sistema deve

PERFEZIONATO L'OPTICRUISE

ORA COMPRENDE DI SERIE LO SCANIA ACTIVE PREDICTION

L. SINARI
SÖDERTÄLJE

Alla base delle eccellenti prestazioni in termini di risparmio garantite dalla serie Streamline di Scania ci sono elementi esclusivi, come il cambio automatizzato Opticruise, sviluppato internamente dal costruttore e che in questa nuova versione comprende di serie lo Scania Active Prediction, cruise control attivo che, grazie al Gps, legge in anticipo la mappa della zona e anticipa frenate e accelerazioni, in modo da garantire il minor consumo possibile.

In particolare, per le flotte è ora disponibile un sistema Opticruise Basic, che, per garantire la massima economia funzionale, limita le scelte del conducente; il

cambio in questa configurazione può essere utilizzato soltanto in modalità automatica quando si superano i 50 km/h, con le funzioni Standard o Economy, e il limitatore di velocità è impostato a 85 o 80 km/h, mentre il kickdown (cioè il surplus di potenza da usare ad esempio in sorpasso) è disabilitato. Completa il tutto l'Active Prediction. A garantire precisione e fluidità dei cambi di marcia è la frizione automatica a comando elettroidraulico, in questa versione senza pedale. L'uso di questo modello del cambio permette di per sé una riduzione dei consumi che può arrivare fino al 5 per



cento.

La modalità Standard e quella Economy sono comunque presenti su tutte le versioni di Opticruise. Nel primo caso si tratta della funzione più versatile, che garantisce un buon compromesso tra consumi e prestazioni, permettendo di affrontare in tutta tranquillità anche le salite più impegnative. È anche quella con cui meglio si sposa l'Active Prediction, che può funzionare in un range compreso tra il meno 6 per cento e il più 4 per cento della velocità di crociera preimpostata. La funzione Economy invece è studiata esclusivamente per ridurre i consumi, con l'Active Prediction che utilizza una speciale strategia di risparmio e quindi opera in un range che va dal meno 12 per cento della velocità impostata a quella effettiva di crociera, mentre il retarder ha in questo caso uno scostamento minimo regolabile di 5 km/h.

Per chi deve badare più ai tempi di percorrenza e meno ai consumi è inoltre disponibile una modalità Power, in cui ad esempio in salita si utilizza la massima potenza del motore e i cambi di marcia si fanno più rapidi. In questo caso l'Active Prediction rimane inattivo. Per missioni particolari è disponibile in opzione anche una modalità Off Road, che ammorbidisce la risposta del motore e tiene innestata più a lungo la frizione, evitando cambi di marcia troppo frequenti.

MOTORE V8

CONTINUERÀ A FAR FELICI GLI “SCANISTI” PIÙ APPASSIONATI

L. SINARI
SÖDERTÄLJE

La notizia gli “scanisti” l’aspettavano da tempo. Ora possono tirare un sospiro di sollievo: l’otto cilindri a V sopravvivrà anche nell’era degli Euro 6, restando anzi l’unico sul mercato. Per il momento saranno soltanto due le versioni disponibili, con 520 e 580 cavalli (e coppie di 2.700 e 2.950 Nm) ma è in dirittura d’arrivo anche quella da 730 cv. In tutti i casi la base è il motore da 16.4 litri dell’attuale 730 cv, dotata di doppio circuito Egr e Scr (con filtro antiparticolato), aggiunta che non ha inficiato le prestazioni, dato che nel caso del 580 cv si avvicinano a quelle del 620 cv Euro 5 e più in generale il rapporto coppia potenza è superiore a 5, mentre il freno motore arriva fino a 320 kW di potenza a 2.400 giri/min. I nuovi V8 sono dotati di iniezione Common rail Scania Xpi e di turbocompressore a geometria variabile montato sul posteriore.

Tra i sei cilindri Scania dispone di quattro motori da 12.7 litri, con potenze di 370 cv (ma questo verrà introdotto soltanto a fine anno) 410, 450 e 490 cavalli (questi ultimi tre con coppie di 2.150, 2.350 e 2.550 Nm). Le due versioni più potenti rappresentano gli Euro 6 Scania di seconda generazione, dato che si tratta di evoluzioni dei motori già disponibili, di cui è stato rivisto il sistema di gestione del motore e quello di aspirazione, che ora mantiene alta la temperatura di scarico senza più bisogno della valvola a farfalla prima utilizzata. In più è stato sostituito il compressore, che ora si disinserisce in automatico quando non serve, facendo risparmiare fino all’1 per cento sul consumo. La coppia più alta, abbinata al cambio automatizzato riveduto e corretto, fanno sì che i nuovi Euro 6 siano più economici rispetto a quelli di prima generazione di un 2-3 per cento.

Completamente diversa l’impostazione dell’inedito sei cilindri da 410 cv, che raggiunge i vincoli imposti dalla normativa Euro 6 utilizzando soltanto la tecnologia Scr, abbinata a un turbocompressore a geometria fissa e una valvola a farfalla con aspirazione elettrica. Questo permette un risparmio di 40 kg sulla tara, che possono essere utilizzati per trasportare più AdBlue, e una coppia massima disponibile fin dai 1.000 giri/min, garantendo il 3 per cento in meno di consumi rispetto a un Euro 5 con Egr. Questo a fronte di un aumento minimo del consumo di AdBlue che è pari al 6 per cento del gasolio usato, contro il 3 per cento degli altri modelli.

Chiude la panoramica delle motorizzazioni Euro 6 la serie dei cinque cilindri da nove litri destinati alla serie da distribuzione. Si tratta di quattro motori diesel, due (con 250 e 280 cv) con tecnologia Egr e Scr e due (da 320 e 360 cv) con soltanto l’Scr. In più sono disponibili due propulsori alimentati a gas e biogas da 280 e 340 cv ed è in arrivo un 280 cv che può funzionare a etanolo.



Lo speciale deflettore canalizzato posizionato sopra la fanaliera anteriore. È una soluzione brevettata dal costruttore svedese.

essere azionato di frequente. Al pacchetto è stata inoltre aggiunta una funzione di gestione del carico, con trasferimento dello stesso fra i ponti a tripla riduzione, una procedura in due fasi che prevede prima il trasferimento dal terzo asse ai ponti e poi quello fra gli assi motore, in

modo da garantire la miglior trazione possibile.

Per evitare possibili problemi all’avviamento, è stato rinnovato il parco batterie, utilizzando un nuovo sistema che prevede due gruppi di accumulatori. Invece delle due tradizionali batterie da 12 volt collegate in serie se ne utiliz-

nazioni, 6x4, 8x4 e 8x8 che montano freni a tamburo.

Tutte le novità del progetto Streamline sono state raggruppate in una serie di pacchetti specifici: si tratta del Pacchetto Conducente (con tra le altre cose sedile di guida con bracciolo, ammortizzatore regolabile e riscaldamento, volante in pelle, radio con comandi al volante), del Pacchetto Prestige (con sedile ventilato, climatizzatore elettronico, finestroni a doppi vetri, cruscotto rivisto), del Pacchetto Luci (con fari anteriori allo Xeno e posteriori a Led), del Pacchetto Styling (con tutte le personalizzazioni decorative marchiate Streamline), del Pacchetto Comfort o di quello Pelle, in versione normale (con rivestimenti in pelle nera o beige) o riservata ai possessori di V8.

Un’efficace sintesi del progetto Streamline l’ha tracciata in sede di presentazione Lars Stenqvist, senior vice president Vehicle Definition: “I motori Scania Euro 6 da 13 litri di seconda generazione sono dal due al tre per cento più economici dei primi.

Scania Opticruise e lo Scania Active Prediction contribuiscono ciascuno per il 2-3 per cento. Inoltre, abbiamo migliorato l’aerodinamicità e ridotto l’attrito nei cambi. Anche se non è possibile sommare semplicemente i dati, stimiamo che il potenziale risparmio di un veicolo Euro 6 europeo per il lungo raggio possa raggiungere l’8 per cento”.

**30
litri**

**IL RISPARMIO
DI CARBURANTE
ALL’ANNO GRAZIE
ALLE LUCI A LED**

zano quindi quattro, di due tipi diversi: quelle di avviamento di tipo Agm (in microfibra di vetro assorbente) ottimizzate per scaricare tanta energia in un breve lasso tempo, mantenute sempre ben cariche, e quelle di servizio al gel, che si occupano di tutti gli altri consumi del veicolo. La doppia batteria è un’opzione dedicata soprattutto a chi monta allestimenti ad alto assorbimento energetico, ma può rivelarsi utile in tutti gli incarichi, mettendo al riparo da sgradevoli sorprese. Per quel che riguarda l’impianto frenante, la funzione hill holder è stata aggiunta anche sulle combi-

SCANIA COMMUNICATOR

I GRANDI VANTAGGI DELLA DIAGNOSI A DISTANZA

L. SINARI
SÖDERTÄLJE

La presenza a bordo del sistema Scania Communicator, su molte versioni di serie, consente di implementare tutta una serie di nuovi servizi, tra cui spicca la Diagnosi Remota. Il Communicator infatti mette in collegamento diretto il camion con l’officina autorizzata di riferimento, in modo che questa possa effettuare le proprie diagnosi a distanza. Facile intuire quali siano i possibili vantaggi: prima della normale manutenzione l’officina può scaricare i dati relativi al veicolo, in modo da verificare eventuali anomalie e velocizzare i tempi di permanenza in officina. Allo stesso modo in caso di fermo macchina in strada i soccorritori possono già sapere di che natura è il guasto, preparando così eventuali ricambi in tempi molto veloci e allertando il personale tecnico più idoneo all’intervento. Tra le altre applicazioni legate al Communicator, la Drivers Coaching, tramite cui uno specialista segue costantemente l’autista, ne analizza lo stile di guida e fornisce utili consigli, il tutto per ottenere un miglioramento a lungo termine sul modo di condurre il camion e di conseguenza sull’economia d’esercizio. Questo si sposa perfettamente con i consigli forniti direttamente dal sistema grazie alla funzione Drivers Support. Tra le App dedicate ai camionisti anche la Dealer Locator, che utilizza i dati Gps per localizzare l’officina Scania più vicina, fornendo indirizzo e numero telefonico e attivando la navigazione guidata; la Service Planning, che permette all’autista, con un semplice smartphone, di segnalare eventuali malfunzionamenti che vengono inseriti nel portale di gestione della flotta e salvati nella cartella Pianificazione Assistenza per poi essere reconsiderati in officina. Più importante di tutte è poi naturalmente la funzione Fleet Management, che permette di monitorare in tempo reale tutti i veicoli della flotta, anche usando uno smartphone o un tablet, ottenendo dati relativi ai dati individuali su conducente e veicoli, oltre alla posizione e alle performance del guidatore.



Tutte le novità del progetto **Streamline** sono state raggruppate in una serie di pacchetti specifici messi a punto dai tecnici di Södertälje.

VOLVO TRUCKS

In piena sintonia
con il trasportatore

Innovazioni tecnologiche al cuore della nuova gamma FM.

FABIO BASILICO
GÖTEBORG

La nuova generazione del Volvo FM non fa rimpiangere la precedente. Prodotto per i clienti europei a partire dal prossimo settembre, inizia a far parlare di sé e a ragione. Sono molti gli elementi che qualificano la nuova gamma svedese come punto di riferimento della categoria. A cominciare dalle funzionalità di guida nettamente migliorate e dall'attenzione specifica riservata ai costi e all'efficienza del trasportatore, oggi di grandissima attualità. "Offriamo al conducente eccellenti proprietà di guida e contemporaneamente vantaggi significativi al trasportatore, quali massima operatività e costi di carburan-

te ridotti", ha del resto confermato Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks, alla presentazione del nuovo modello. Il merito di conferire all'FM caratteristiche di guida ottimizzate va innanzitutto al rivoluzionario sistema Volvo Dynamic

Steering e a un numero di miglioramenti apportati al telaio.

Intelligente step tecnologico, il Volvo Dynamic Steering combina un motore elettrico azionato elettronicamente installato nella scatola dello sterzo con un servosterzo idraulico. Grazie a esso, il conducente può usufruire di diversi vantaggi: a basse velocità può assumere una posizione rilassata e guidare senza affaticare spalle e muscoli

Evoluto
Sono molti gli elementi che qualificano la nuova generazione dell'FM come punto di riferimento della categoria. A cominciare dalle funzionalità di guida nettamente migliorate.



delle braccia. Il Dynamic Steering consente di riacquistare automaticamente la posizione centrale anche durante la retromarcia. Inoltre, il sistema compensa automaticamente superfici stradali molto in-

stradale, ad esempio crepe e buche, vengono ridotti. Insieme al sistema sterzante, i progettisti Volvo Trucks hanno messo mano al telaio ottimizzando le sospensioni anteriori e posteriori e applicando

PRODOTTO PER I CLIENTI EUROPEI A PARTIRE DAL PROSSIMO SETTEMBRE, IL NUOVO FM HA SUBITO INIZIATO A FAR PARLARE DI SÉ PER GLI INDUBBI MIGLIORAMENTI CHE LO CONTRADDISTINGUONO.

curvate o vento laterali, in modo che l'autista possa procedere in linea retta senza forzare lo sterzo. La stabilità direzionale favorisce un'esperienza di guida rilassante ed estremamente sicura a ogni velocità. E i disturbi causati dalle irregolarità del fondo

nuovi montaggi del motore. Il risultato è l'ulteriore ottimizzazioni delle manovre su strada. Il sistema di sospensioni ad A, molto apprezzato, è ora disponibile in combinazione sia con freni a disco che con freni a tamburo.

Inoltre, gli esperti di telai di

Volvo Trucks hanno prestato particolare attenzione all'ottimizzazione del peso. L'importanza di questo provvedimento è sottolineata dal numero uno del costruttore svedese: "Una riduzione significativa del peso in tutte le versioni del modello Volvo FM aumenta l'interesse nei segmenti per i quali il peso è un elemento fondamentale, ad esempio cisterne e veicoli per il trasporto di merci sfuse, in cui i clienti desiderano un veicolo leggero con comportamenti prevedibili e sicuri".

Il nuovo FM propone l'interessante novità dei tre assali sterzanti, uno anteriore e due posteriori con la configurazione tridem 8x2, due anteriori e uno posteriore con la configurazione con due assali anteriori

AMBIENTE DI LAVORO

UNA CABINA BELLA MA
SOPRATTUTTO FUNZIONALE

Design bello ma soprattutto funzionale, un ambiente di lavoro piacevole. I tecnici Volvo Trucks non hanno lesinato nulla per rendere attraente la cabina del nuovo FM, realizzata prestando particolare attenzione alle condizioni di lavoro giornaliere dei conducenti. Che tradotto significa una postazione efficiente, sicura ed ergonomica anche dal punto di vista acustico, incorniciata da elementi stilistici contemporanei e da tutte le funzioni necessarie facilmente accessibili. La cabina è posizionata in basso sul telaio, con due comodi gradini per l'ingresso, una migliore visibilità per il conducente e una sezione di colore scuro immediatamente sotto il parabrezza che ne enfatizza l'aspetto leggero. In modo analogo ai veicoli FH, il logo "iron mark" di Volvo è stato spostato in alto in una nuova posizione sotto il parabrezza. La sezione superiore della parte anteriore della cabina è realizzata in un unico blocco che può essere facilmente aperto; una pratica maniglia di accesso è integrata nella parte frontale. La parte inferiore della griglia può essere ripiegata per formare un largo scalino, utile ad esempio per la pulizia del parabrezza. Attirano l'attenzione i nuovi fari dalle linee caratteristiche che evidenziano ancora le familiari connessioni con il nuovo Volvo FH e offrono prestazioni migliorate sia per gli abbaglianti che per gli anabbaglianti. Tutte le funzioni dei fari, ad esem-

pio gli indicatori di direzione e le esclusive luci di posizione diurne incurvate, sono integrate in un'unica struttura. Ciò facilita le operazioni manutentive.

A disposizione della clientela ci sono i fari bi-xeno attivi che aumentano la visibilità nelle ore notturne indirizzando i fasci di luce nella direzione del veicolo. A bordo, l'autista dispone di una postazione più comoda e di miglior design ergonomico. Il nuovo sedile è inclinabile in avanti di ulteriori quattro gradi e ora lo schienale è di



dieci millimetri più sottile del precedente. Queste caratteristiche assicurano una maggiore corsa di regolazione e una posizione di guida migliore, soprattutto per i conducenti di alta statura. Il nuovo design del sedile presenta inoltre un supporto lombare e laterale più elevato e lo spazio per le gambe è maggiore grazie allo spostamento del blocco della chiave di avviamento verso la nuova plancia. Quest'ultima è incurvata verso il conducente e tutti i pulsanti e comandi sono ben visibili e facilmente raggiungibili, mentre nel volante sono presenti comandi integrati per diverse funzioni. Il flessibile pannello dei pulsanti può contenere numerosi comandi, tra cui quello per utilizzare la trasmissione I-Shift tramite quattro pulsanti anziché tramite il comando di cambio convenzionale situato a fianco del sedile.

Il nuovo Volvo FM può inoltre essere dotato del sistema di assistenza al conducente basato su radar e telecamera per l'avviso di collisione frontale (FCW, Forward Collision Warning). Non è tutto perché FM può anche essere dotato di un sistema che semplifica il lavoro del conducente anche all'esterno della cabina. Grazie al telecomando wireless l'autista può vedere istantaneamente il peso della merce e il modo in cui è distribuita sulla piattaforma di carico. Il telecomando consente inoltre di svolgere numerose attività senza che sia necessario salire e scendere continuamente dalla cabina. Un'altra utile funzionalità è l'app per telefoni cellulari "My Truck" che consente di controllare e monitorare alcune funzioni del veicolo da qualsiasi punto. Nell'app sono incluse diversi strumenti come l'Attivazione remota del riscaldatore o il Quadro strumenti con numerose informazioni come i livelli di carburante, AdBlue, olio motore, liquido refrigerante e lavavetri nonché lo stato della batteria e di diverse luci.

DYNAMIC STEERING

AIUTA L'AUTISTA AD AFFRONTARE LA STRADA

Volvo Dynamic Steering è un dispositivo che combina il servosterzo idraulico convenzionale con un motore elettrico azionato elettronicamente e installato nel servosterzo stesso. Il risultato è una sterzata precisa che offre al conducente un sistema di guida più sicuro, confortevole e piacevole. In autostrada il sistema dinamico di sterzata offre una straordinaria stabilità direzionale, mentre alle basse velocità consente di manovrare anche un camion carico con un solo dito. Cuore innovativo di Dynamic Steering è il motore elettrico azionato elettronicamente collegato all'albero di sterzo. Questo motore, che collabora con il servosterzo idraulico, offre una coppia massima pari a 25 Nm e viene regolato migliaia di volte al secondo dalla centralina elettronica. Il compito del motore elettrico è assicurare una sterzata perfetta in ogni momento dell'operazione. Ad esempio, se i sensori rilevano l'intenzione del conducente di procedere in linea retta, il sistema impedisce automaticamente a qualsiasi interferenza proveniente dalla superficie stradale di raggiungere il volante. Alle basse velocità, l'assistenza fornita dal motore elettrico facilita incredibilmente la sterzata. Anche un veicolo da cantiere che trasporta un carico pesante su terreni fuori strada può essere manovrato senza il minimo sforzo. Tra l'altro, Volvo Dynamic Steering previene gli infortuni professionali che si verificano con maggiore frequenza tra i conducenti di veicoli per il trasporto di merci pesanti. Secondo i dati forniti da Volvo, quasi quattro conducenti di veicoli pesanti su dieci segnalano ogni settimana dolori alla schiena, al collo, alle spalle o alle braccia. Il nostro avanzato sistema di sterzata assicura un'esperienza di guida più rilassante, in grado di ovviare a questo tipo di problemi connessi all'ambiente di lavoro. Volvo Trucks ha riassunto in quattro decisivi punti i vantaggi offerti dal Dynamic Steering in qualsiasi condizione operativa. Il primo punto è che alle basse velocità il motore elettrico alleggerisce lo sforzo muscolare del conducente che può rilassarsi e guidare senza dover affaticare spalle e braccia. Volvo Dynamic Steering riacquista la posizione centrale anche durante la retromarcia. Il secondo punto è che le irregolarità del fondo stradale, come crepe e buche, vengono ammortizzate dal sistema. Questo assicura una maggiore stabilità del volante dal momento che il conducente non è costretto a compensare con continue regolazioni minime dello sterzo. Terzo punto: in autostrada la precisione di questo controllo assicura una maggiore stabilità direzionale e garantisce all'autista un'esperienza di guida più rilassante e sicura a qualsiasi velocità. Il sistema dinamico di sterzata elimina quasi completamente i piccoli movimenti del volante che sulle strade di oggi sono inevitabili. Il quarto punto spiega che le interferenze derivanti da superfici stradali incurvate o vento laterale vengono rilevate con rapidità dall'intuitivo sistema che le compensa automaticamente, in modo che il conducente possa procedere in linea retta senza forzare lo sterzo per contrastare i movimenti laterali.



La nuova gamma **Volvo FM** prevede la tecnologia I-See sviluppata principalmente per un'ottimale impegno sulle lunghe percorrenze.

ri 8x2. In questo modo il diametro di sterzata è notevolmente ridotto senza che i pneumatici scalfiscano il manto stradale. Una caratteristica particolarmente vantaggiosa in aree in cui lo spazio è ridotto.

L'altro grande fronte che ha visto fortemente impegnati i tecnici Volvo è quello dell'efficienza e della riduzione dei costi operativi dell'azienda di trasporti. La Casa di Göteborg introduce sia nuove tecnologie che nuovi servizi pensati. Nel primo

gruppo rientra la tecnologia I-See, un'integrazione alla trasmissione I-Shift. I-See è stata sviluppata principalmente per

lunghe percorrenze e consente di ridurre il consumo di carburante fino al 5 per cento grazie alla registrazione elettronica di informazioni sulla topografia delle strade percorse dal veicolo. Nella versione estesa possono essere scaricate in anticipo anche informazioni provenienti da altri veicoli. In questo modo I-See può dimostrare la propria utilità fin dalla prima volta che un con-

ducente percorre una determinata strada. L'utilizzo di dati stradali registrati o scaricati consente di ottimizzare automaticamente il cambio delle marce, la velocità e la frenata ausiliaria la volta successiva in cui il veicolo percorre la stessa strada. Altre funzionalità e servizi per il risparmio di carburante sono il Dynafleet Fuel and Environment, il servizio Consulenza sui consumi e il corso di formazione Guida efficiente. All'efficienza generale del veicolo contribuiscono

naturalmente anche i propulsori. Il nuovo Volvo FM verrà lanciato con una gamma completa di motori da 11 e 13 litri Euro 6. Il D13 è disponibile con una potenza che varia da 420 a 500 cavalli, mentre il D11 può variare dai 330 ai 450 cavalli. Volvo Trucks ha ulteriormente perfezionato la tecnologia Selective Catalytic Reduction (SCR), grazie alla quale i nuovi motori Euro 6 offrono prestazioni di rilievo combinate con un'elevata efficienza in termini di consumi.

**11 e 13
litri**

**UNA GAMMA
COMPLETA
DI MOTORI EURO 6
PER FM**



Dettagli e particolari di uno stile moderno e di un design capace di affascinare e di soddisfare le esigenze estetiche e funzionali.

I-SEE

HA OCCHI POTENTI PER VIAGGIARE IN TUTTA SICUREZZA

Grazie a I-See si ottengono risparmi nei consumi sia su pendenze grandi che piccole. I-See è un sistema software che lavora insieme alla catena cinematica e al GPS. Inoltre, richiede l'attivazione del sistema di controllo della velocità del camion (Cruise Control). I-See riceve dal server Volvo Trucks i dati sulla topografia di un'imminente pendenza. E quando registra che il camion si sta avvicinando a una salita, viene aumentata la velocità. Grazie all'energia cinetica, il camion può proseguire più a lungo con una marcia più elevata, riducendo così la necessità di scalate di marcia che fanno consumare carburante. Quando il camion raggiunge il culmine della salita, I-See evita accelerazioni superflue. Appena prima dell'inizio della discesa, viene disattivata la catena cinematica e il camion può procedere per inerzia risparmiando così energia. I-See inoltre inizia ad applicare dolcemente il freno motore molto prima della fine della pendenza. Se una discesa e una salita si trovano in rapida successione, al camion viene consentito di procedere per inerzia per accumulare ulteriore energia cinetica che verrà utilizzata per affrontare la prima parte del tratto in salita. Con la nuova versione del dispositivo è possibile ottenere da un server centrale informazioni aggiornate sulla topografia della strada, così che tutti i camion equipaggiati con I-See abbiano accesso alle stesse informazioni preziose per il risparmio dei consumi. Non è quindi necessario aver percorso la strada con il camion nemmeno una volta perché sarà comunque possibile cogliere tutti i vantaggi di questo sistema. Basterà che quel tratto di strada sia stato percorso da qualcuno che dispone di I-See. Il risparmio di carburante per le tratte a lungo raggio può raggiungere il 5 per cento. La prima volta in cui un tratto di strada viene percorso da un truck dotato della nuova versione di I-See le informazioni sulla topografia locale vengono trasmesse via wireless al server di Volvo Trucks e, quindi, non vengono archiviate solo localmente nella memoria del camion, come avveniva nella precedente versione di I-See. Quando un altro camion dotato di I-See percorre la stessa strada, il sistema riceve automaticamente dal server le informazioni sulla topografia e si accerta che il cambio di marcia, l'accelerazione e la frenata avvengano in modo efficiente dal punto di vista dei consumi, sin dalla prima volta che si affronta la strada. Le informazioni si basano totalmente sulle condizioni topografiche reali, non su mappe che, nel tempo, possono diventare obsolete.



VOLVO TRUCKS

FMX guerriero inarrestabile

Numerose le innovazioni che qualificano il protagonista svedese del cava-cantiere.

NILS RICKY
ZINGONIA

Sterzare mantenendo e variando velocità e direzione, tenere stabilità e attitudine nella guida diretta lungo una traiettoria: sono manovre tutt'altro che semplici quando si è al volante di un autocarro fuoristrada o da cantiere, quando slittamento e ribaltamento sono le tipologie di incidente più frequenti. Nuovo Volvo FMX è la risposta del costruttore svedese che si è posto un obiettivo ambizioso: consentire al conducente di sterzare il veicolo, anche con carico pe-

sante, senza il minimo sforzo, solo con un dito. In che modo è stato raggiunto tale risultato? "Grazie al sistema brevettato Volvo Dynamic Steering - ha spiegato Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks - che rappresenta un vantaggio per tutti i conducenti, per quanto i suoi benefici siano sicuramente più evidenti quando si guida a basse velocità. La possibilità di sterzare senza fatica rende il lavoro del conducente di veicoli da cantiere di gran lunga più semplice". La grande innovazione tecnologica è costituita dal motore elettrico, azionato e-



Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks

lettronicamente, collegato alla scatola dello sterzo. Questo motore collabora con il servosterzo idraulico e viene regolato migliaia di volte al secondo dalla relativa centralina elettronica. "A basse velocità - spiega Gustav Neander, responsabile di progetto per Volvo Dynamic Steering - il motore elettrico sostituisce la potenza muscolare del conducente che può rilassarsi e sterzare senza sforzo né fatica". In questo modo il sistema dinamico di sterzata previene gli infortuni professionali che si verificano con maggiore frequenza tra i conducenti di vei-

coli industriali. Volvo Dynamic Steering consente inoltre di riacquistare automaticamente la posizione centrale anche durante la retromarcia.

La maggior parte delle nuove caratteristiche del telaio e della trasmissione disponibili nel nuovo Volvo FMX contribuiscono inoltre a migliorare la produttività del veicolo. "Questo - spiega Peter Frleta, esperto di telai in Volvo Trucks - è un aspetto importantissimo per i trasportatori che operano nel settore della cantieristica. Le nuove sospensioni pneumatiche sono realizzate in modo speci-

co esclusivamente per le attività svolte in cantiere senza alcun compromesso o connessione con altri segmenti. Le sospensioni pneumatiche posteriori offrono comfort e agilità notevoli sia quando il veicolo è a pieno carico sia quando è vuoto". Il sistema di sospensioni consente di controllare automaticamente l'altezza del veicolo e, grazie a un'altezza da terra pari a 300 mm, la presa è eccellente. Le sospensioni pneumatiche sono disponibili con configurazioni degli assali 4x2, 6x4 e 8x4. Poiché la barra stabilizzatrice è alloggiata nel carrello, il veicolo gode di una stabilità eccellente. Allo stesso tempo, non sono presenti componenti delle so-



Peter Frleta, esperto di telai in Volvo Trucks

sospensioni non protetti dietro l'ultimo assale del veicolo. Per realizzare un diametro di sterzata più ridotto e diminuire l'usura degli pneumatici, è possibile utilizzare la configurazione 8x4 con carrello tridem con assale trainato a sterzata idraulica. L'assale trainato può inoltre essere sollevato per aumentare la trazione sull'assale motore in condizioni operative difficili.

MOTORI

Il contributo dell'I-Shift

La trasmissione I-Shift, già estremamente efficiente nelle manovre a basse velocità, può essere combinata con un assale anteriore di trazione ed è ora caratterizzata da un intervallo di cambio olio più lungo (450mila km). L'assale anteriore di trazione è disponibile nelle configurazioni di assali 4x4, trattore e autotelaio 6x6 e autotelaio 8x6.

Nuovo Volvo FMX è disponibile con motori da 11 e 13 litri con certificazione Euro 6. Il motore D13 ha una potenza che varia dai 380 ai 500 cv, mentre quella del motore D11 può variare dai 330 ai 450 cv. Per rispettare i requisiti Euro 6, il motore è stato dotato di un sistema EGR non raffreddato per il ricircolo dei gas di scarico che ne ottimizza la temperatura e riduce i livelli di NOx per un post-trattamento efficace. La produzione del nuovo Volvo FMX per i trasportatori europei inizierà nel settembre 2013.

N. RICKY
MONACO DI BAVIERA

Il nuovo Volvo FMX per la cantieristica, caratterizzato da innovazioni a vantaggio sia dei trasportatori che dei conducenti, è stato presentato alla fiera Bauma a Monaco. "Volvo FMX - ha affermato Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks - ha contraddistinto il segmento del mercato della cantieristica con una chiara identità e attualmente stiamo compiendo un notevole passo in avanti in tutte le aree più importanti, ovvero solidità, manovrabilità e design. Ogni componente è stato sviluppato pensando in modo specifico alle esigenze del conducente".

Durante lo sviluppo del nuovo Volvo FMX è stata riservata una particolare attenzione alle condizioni di lavoro giornaliere dei conducenti di veicoli per la cantieristica. Gli interni della cabina sono stati completamente rinnovati e un certo



Vantaggioso
FMX riserva grande attenzione alle condizioni di lavoro degli autisti. Gli interni della cabina sono stati completamente rinnovati.

numero di innovazioni consente al conducente di lavorare in modo più semplice e più efficiente. "Il nostro rivoluzionario sistema Volvo Dynamic Steering - ha dichiarato Claes Nilsson - rappresenta uno straordinario miglioramento, soprattutto per un conducente di veicoli da cantiere, e contribuisce a diminuire lo sforzo muscolare del conducente, alleviandone i dolori al collo, alle braccia e alla schiena. Anche a basse velocità un veicolo a pieno carico è così

IL CAMPIONE OFF-ROAD PRESENTATO AL BAUMA Il conducente in primo piano.

semplice da manovrare che è possibile sterzare con un solo dito".

Volvo Trucks offre inoltre ai trasportatori un pacchetto di formazione pensato in modo

specifico per i conducenti che lavorano nel settore della cantieristica. La nuova cabina di Volvo FMX è costruita in acciaio ad altissima resistenza. Tutti i componenti della struttu-

ra anteriore sono stati riprogettati e un elevato numero di essi è stato spostato al fine di aumentare la robustezza del nuovo Volvo FMX in ambienti di lavoro particolarmente difficili.

"Grazie alla gamma completa di prodotti e servizi altamente personalizzati in modo specifico - ha concluso Claes Nilsson - nuovo Volvo FMX è senza dubbio il miglior veicolo per la cantieristica presente sul mercato".



www.volvotrucks.it/fh

NUOVO VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress



MAN

Il Leone si fida dell'Euro 6

MAX CAMPANELLA
MONACO DI BAVIERA

TGX e TGS: massima efficienza e redditività. TGL e TGM: maggiore comfort e dinamicità nel nuovo abitacolo. Gioiellini ai quali Man aggiunge una trazione ottimale, grazie a tecnologie innovative a trazione integrale, sistemi di guida assistita affidabili, primo tra tutti l'assistente alla frenata d'emergenza Man Emergency Brake Assist (EBA) disponibile da luglio, e un'ampia offerta di servizi per una gestione efficiente del parco veicoli mediante Man Solutions.

Nel corso di una grande manifestazione al Truck Forum di Monaco - l'headquarter della Casa tedesca - Man ha presentato le nuove gamme di autocarri TGL, TGM, TGS e TGX conformi alla futura norma antinquinamento Euro 6. Riconoscibili dal frontale del veicolo

ristilizzato, grazie all'avanzata tecnologia Man Euro 6 i nuovi autocarri della famiglia TG viaggiano sulle strade non solo praticamente senza emissioni, ma si distinguono per la grande potenza a fronte di consumi ridotti, per l'eccellente dinamica di marcia, per l'alto comfort e

glio sarà disponibile in tutti gli autocarri TG l'assistente alla frenata di emergenza Man Emergency Brake Assist (EBA). La nuova gamma leggera e media Man stabilisce standard di riferimento nel settore dei trasporti anche con l'Euro 6 e si presenta con un abitacolo com-

“IL NOSTRO OBIETTIVO È AUMENTARE LA QUOTA DEL BUSINESS EXTRAEUROPEO DAL 35 PER CENTO DI OGGI AL 50 PER CENTO”, DICHIARA DENNIS AFFELD, VICE PRESIDENT SALES MANAGEMENT TRUCK.

per i massimi valori di categoria nel calcolo dei costi di esercizio. La sicurezza di trasporto è ulteriormente accresciuta dai sistemi di guida assistita. Per questo motivo Man offre anche nella gamma leggera e media degli Euro 6 l'LGS, sistema di monitoraggio della corsia Lane Guard System ampiamente collaudato. Inoltre a partire da lu-

pletamente rinnovato.

Nei nuovi autocarri TG sono state opportunamente combinate e integrate tecnologie già ampiamente testate. In tutti i veicoli diesel Euro 6 Man punta su un efficiente concetto di ricircolo e post-trattamento dei gas di scarico regolato in base alla necessità con sistema SCRT. I principali componenti



Parata di Leoni: la gamma **TG** di **Man** è all'avanguardia nel proporre una moderna e prestazionale soluzione di trasporto.

PARTICOLATO RIDOTTO DEL 90 PER CENTO

VINCENTE LA TECNOLOGIA DEI MODERNI PROPULSORI

Il principale fattore di successo dello sviluppo dell'Euro 6 è stato il superamento del conflitto di base degli obiettivi, esistenti tra la riduzione di NOx e il consumo di carburante e quindi la riduzione di CO2. Man, nel corso degli anni passati, è riuscita a ridurre in maniera continua il consumo di carburante dei propri motori a fronte della sempre più ampia richiesta di ridurre gli ossidi di azoto.

Per passare dall'Euro 5/EEV all'Euro 6 i progettisti Man hanno ottimizzato l'iniezione e la combustione in modo da ottimizzare consumi e ridurre il particolato. Nel corso di prove di serie e sul campo sono stati, e tuttora vengono, rilevati costante-

mente i dati esatti relativi ai consumi. In fatto di consumi, gli autocarri Euro 6 sono efficienti quanto lo è la generazione di veicoli dotata di motori EEV. Dal 1° gennaio 2014, in Europa tutti i veicoli di nuova immatricolazione dovranno soddisfare la norma antinquinamento Euro 6.

Rispetto allo standard Euro 5, l'Euro 6 richiede una riduzione delle emissioni di NOx dell'80 per cento, da 2 g/kWh per l'Euro 5 a 0,4 g/kWh per l'Euro 6. Man ha ottenuto questo risultato combinando il sistema di ricircolo dei gas di scarico raffreddato con il catalizzatore SCR per il post-trattamento dei gas di scarico. La suddivisione dei compiti tra i due sistemi EGR e

SCR è la soluzione ottimale per contenere il consumo di carburante e di AdBlue. L'EGR regolato permette di ottenere basse emissioni grezze di NOx. Ne consegue quindi un consumo ridotto di AdBlue per la riduzione di NOx nel sistema SCR. Man in questo modo punta su un progetto che prevede un basso consumo di carburante e di AdBlue e un'elevata sicurezza di funzionamento. La massa del particolato rispetto all'Euro 5 deve essere ridotta del 66 per cento.

Inoltre per l'Euro 6 per la prima volta deve essere rispettato un limite relativo al particolato. Questo limite può essere rispettato solo utilizzando filtri antiparticolato chiusi e porta a una reale riduzione della massa di particolato superiore al 90 per cento rispetto all'Euro 5. Man per questo ha combinato il catalizzatore SCR con un filtro antiparticolato chiuso, con un catalizzatore di ossidazione e con i relativi sensori del sistema SCRT, integrato in maniera compatta nel silenziatore di scarico.

dell'Euro 6 sono, dal lato del motore, l'iniezione Common Rail, il sistema di ricircolo dei gas di scarico, raffreddato e regolato, la sovralimentazione bistadio e il sistema di post-trattamento dei gas di scarico tramite un sistema SCR con catalizzatore di ossidazione integrato, con aggiunta del filtro CRT. I Man EfficientLine, modelli concepiti coerentemente all'ingegneristica dell'efficienza nel consumo di carburante per il trasporto a lungo raggio, riescono a ridurre nettamente i consumi e le emissioni di CO2 anche con l'Euro 6. Il risparmio, quantificabile in circa 3 litri rispetto a un autocarro standard, viene raggiunto dal TGX EfficientLine anche nella versione Euro 6. Accanto al modello di base, Man offre anche altri pacchetti EfficientLine per altri modelli di TGX e TGS. “I risultati - ci ha detto Dennis Affeld, 40 anni, da quattro Vice President Sales Management Truck della Casa di Monaco - risultano convincenti: i bassi valori in fatto di consumo di carburante degli autocarri TG in versione Euro 5 EEV vengono raggiunti anche dai loro successori in versione Euro 6, mentre il consumo di AdBlue è stato notevolmente ridotto. I nuovi TGX e TGS conservano anche in versione Euro 6 i loro provati vantaggi. Il nuovo TGS nel segmento costruzione, ad esempio, è caratterizzato da massima affidabilità, semplicità di manutenzione e leggerezza strutturale che permette di sfruttare il massimo carico utile”.

Con un lungo passato nel settore della consulenza, dottore in Economia, Affeld è un tedesco atipico per un cronista italiano. Manager brillante e dalle molte idee, è persona colloquiale e simpatica. Ama l'Italia, ama il calcio come il mondo dei camion ma soprattutto ama i suoi figli: Charlotte, 4 anni, e Florentin di un anno lo aspettano la sera a casa con mamma Caroline, giurista nell'ufficio personale di un'azienda. Mentre alle nostre spalle i truck delle serie TG Euro 6 sono appena stati scoperti con tutti gli onori, alla presenza del Ceo Anders Nielsen, eccoci seduti a parlare di quotidianità, di quel che avviene tutti i giorni in casa, in famiglia, per le strade. “Del resto - ha aggiunto - il mondo dei camion è un mondo fatto di quotidianità. Tutti i giorni qui alla Man ci sforziamo di escogitare nuove soluzioni che rispondano alle esigenze quotidiane di chi trasporta per lavoro. Vestiamo i loro panni, percorriamo le loro strade. Siamo come loro”.

Attendiamo che cessino i festeggiamenti, coronati dall'esibizione di artisti al tamburo, per parlare di mercato. Tasto dolente. Ma Affeld parla con cognizione di causa: prima di dedicarsi alle vendite globali in Man è stato operativo all'ufficio Acquisti, responsabile Acquisti di parti elettriche ed elettroniche, per tre anni Responsabile della strategia aziendale, interfacciandosi nel suo operato direttamente con il Ceo. Insomma, ha solo 40 anni ma l'esperienza e la competenza proprio non gli mancano. Allora gli chiediamo cosa pensa di questo travagliato (a dir poco) momento storico che vive il settore del trasporto, così come l'economia globale: come andrà il 2013? “I mercati europei - ha dichiarato il manager tedesco - registreranno performance più o meno simili a quelle dell'anno scorso: Italia, Grecia e Spagna rimangono i mercati più deboli, viste le condizioni dell'economia generale. Sul piano globale vi sono invece mercati nei quali lo sviluppo non manca e con una forte cre-

tutto ama i suoi figli: Charlotte, 4 anni, e Florentin di un anno lo aspettano la sera a casa con mamma Caroline, giurista nell'ufficio personale di un'azienda. Mentre alle nostre spalle i truck delle serie TG Euro 6 sono appena stati scoperti con tutti gli onori, alla presenza del Ceo Anders Nielsen, eccoci seduti a parlare di quotidianità, di quel che avviene tutti i giorni in casa, in famiglia, per le strade. “Del resto - ha aggiunto - il mondo dei camion è un mondo fatto di quotidianità. Tutti i giorni qui alla Man ci sforziamo di escogitare nuove soluzioni che rispondano alle esigenze quotidiane di chi trasporta per lavoro. Vestiamo i loro panni, percorriamo le loro strade. Siamo come loro”.

Attendiamo che cessino i festeggiamenti, coronati dall'esibizione di artisti al tamburo, per parlare di mercato. Tasto dolente. Ma Affeld parla con cognizione di causa: prima di dedicarsi alle vendite globali in Man è stato operativo all'ufficio Acquisti, responsabile Acquisti di parti elettriche ed elettroniche, per tre anni Responsabile della strategia aziendale, interfacciandosi nel suo operato direttamente con il Ceo. Insomma, ha solo 40 anni ma l'esperienza e la competenza proprio non gli mancano. Allora gli chiediamo cosa pensa di questo travagliato (a dir poco) momento storico che vive il settore del trasporto, così come l'economia globale: come andrà il 2013? “I mercati europei - ha dichiarato il manager tedesco - registreranno performance più o meno simili a quelle dell'anno scorso: Italia, Grecia e Spagna rimangono i mercati più deboli, viste le condizioni dell'economia generale. Sul piano globale vi sono invece mercati nei quali lo sviluppo non manca e con una forte cre-

LA GAMMA D20/26-EGR

PERFORMANCE ASSOLUTE ANCHE CON IL NUOVO MOTORE

Man ha impiegato tutta la propria arte ingegneristica nello sviluppo dei motori Euro 6. Dalle nuove gamme pesanti Euro 6 i trasportatori si aspettano un pacchetto complessivo di soluzioni tecniche armonizzate per la massima affidabilità del trasporto. In particolare, le tecnologie chiave che permettono di soddisfare i requisiti della normativa sui gas di scarico Euro 6 quali l'iniezione Common Rail, il ricircolo del gas di scarico (EGR), la riduzione catalitica selettiva (SCR) e il filtro antiparticolato Diesel (DPF/CRT), in parte già utilizzate da Man, da più di dieci anni, con ottimi risultati nell'impiego di serie. Per l'Euro 6 questi componenti, testati e collaudati, sono stati riuniti e combinati in maniera ottimale.

Il cuore della tecnologia Euro 6 è costituito dai motori D20/26-EGR con emissioni di sostanze nocive praticamente pari a zero e con valori di potenza, affidabilità ed efficienza pressoché identici a quelli dei già ottimi motori Euro 5/EEV. La nuova gamma pesante stupisce, inoltre, per il suo peso ridotto. Grazie a una struttura leggera uniforme, il peso del sistema ha visto un incremento di appena 200 chilogrammi, a seconda della gamma. I nuovi TGX e TGS si impongono come riferimento anche per il vantaggio di intervalli di manutenzione più lunghi, che nel trasporto a lunga percorrenza raggiungono i 120mila km. Un fattore particolarmente positivo per i clienti è costituito dal fatto che l'applicazione della normativa Euro 6 non comporta spese supplementari di manutenzione e assistenza.



scita potenziale: Russia, Medio Oriente, Emirati Arabi, Oman. Asia e Pacifico in generale andranno forte, tant'è che l'obiettivo di Man è aumentare la quota di vendite fuori dall'Europa: in questo momento si attestano attorno al 35 per cento. Nel medio termine intendiamo arrivare al 50 per cento. La

strada è tutt'altro che in salita: in Russia i nostri numeri sono in rialzo, in Brasile nel 2012 abbiamo lanciato il TGX, in Cina i nostri TG fanno da telaio per le autopompe".

Si aspetta forti vendite della gamma Euro 6 mentre l'Euro 5 è ancora disponibile in Europa? "Difficile - ci ha risposto Den-

In tutti i veicoli diesel Euro 6 Man punta su un valido concetto di ricircolo e post-trattamento dei gas di scarico con sistema SCRT.

nis Affeld -parlare di prospettive, gli stessi clienti non sanno cosa scegliere: meglio l'Euro 5 EEV o l'Euro 6? Di certo le incertezze governative sugli incentivi all'acquisto di Euro 6 non aiutano a chiarire le idee: in Germania si parla di sconti

sui pedaggi autostradali, in Italia di sconti sul prezzo finale. Ma è ancora tutto da definire". Qual è l'elemento di forza delle gamme Euro 6 su cui punta Man per l'aggressione ai mercati? "I nostri punti di forza - ha risposto il Vice President Sales Management Truck - sono sintetizzati nello slogan "Coerentemente efficienti". È questo l'aspetto principale: mezzi più efficienti, più risparmi - si vuol dire un forte aiuto ai gestori delle flotte. Il nostro obiettivo è questo. Come le dicevo siamo come i nostri clienti, anche noi giriamo per le strade, viviamo come consumatori e trasportatori, ben sappiamo quanto sia importante poter contare su qualcuno che dia una mano quando si possono avere dei problemi di bilancio.

Questa è la finalità delle gamme Euro 6: stare al fianco dei clienti che hanno bisogno di un aiuto".

Sul piano dei numeri avete fatto delle stime sulle vendite delle gamme Euro 6? "Quest'anno - ha confermato Denis Affeld - pensiamo di vendere molti più Euro 5 che Euro 6, almeno fino a quando non saranno in vigore gli incentivi statali. Nel terzo e quarto trimestre ne sapremo di più, sia sugli incentivi sia sulla tendenza del mercato, che non potrà che dirigersi verso l'Euro 6. Noi ci siamo portati avanti, abbiamo tracciato la strada del futuro".

Considerato che il 2013 non sarà dunque particolarmente felice, l'anno 2014 invece? "Per l'anno prossimo - ha affermato

il manager Affeld -prevediamo una ripresa, seppure lieve: cifre leggermente superiori a quelle di 2013 e 2012. Un ulteriore aumento lo prevediamo nel 2015. A fronte di tali previsioni Man mette in campo il meglio di sé sintetizzato in una parola: efficienza. Il livello era già alto con l'EfficientLine, oggi con l'Euro 6 continuiamo lungo questo percorso, proseguendo la nostra storia di successo. Efficienza che va di pari passo con comfort pensato per chi guida: TGL e TGM hanno una cabina completamente rivisitata, che oggi è più corretta chiamare abitacolo. Le gamme pesanti presentano un nuovo design. A ciò si aggiunge un nuovo sistema di navigazione e un pacchetto di servizi, il Man Telematics, che mettono Man in prima linea nell'offrire ai trasportatori prodotti avanzati sul piano tecnologico, robusti, sicuri, attraenti, con primarie caratteristiche di potenza e nello stesso tempo economici e rispettosi dell'ambiente".



La gamma di autocarri Man Euro 6 sono chiaramente riconoscibili dal frontale ristilizzato.

IL NUOVO DESIGN: ELEGANZA E FUNZIONALITÀ

TGX E TGS, IMPIEGO PIÙ SEMPLICE NELL'USO QUOTIDIANO

Nei nuovi TGX e TGS il frontale dei veicoli è stato completamente ridisegnato. Sulla griglia del radiatore domina il nome del marchio, a grandi lettere, offrendo ai veicoli un aspetto moderno e di grande personalità. Il leone, inconfondibile segno distintivo di tutti i veicoli Man, si staglia al centro della brillante modanatura cromata, adesso ancora più marcata, simbolo di potenza ed eleganza. Altre rilevanti caratteristiche del nuovo frontale sono inoltre la mascherina del radiatore moderatamente dinamica e i deflettori laterali con visibili convogliatori dell'aria. Il copri tergicristallo, ora in versione nera e maggiormente in vista, conferisce al parabrezza anteriore un effetto estetico di maggiore ampiezza. Nel complesso risulta evidente un'interessante variazione delle proporzioni nella vista frontale che contribuisce considerevolmente a differenziare gli autocarri Euro 6 di Man.

I cambiamenti al frontale del veicolo non solo convincono dal punto di vista estetico, ma ne migliorano anche l'aerodinamica e producono un maggiore flusso d'aria attraverso il radiatore. Gli ampi deflettori con convogliatori dell'aria integrati, ottimizzano i flussi d'aria sui lati del veicolo. Le feritoie per l'aria di raffreddamento sul frontale del veicolo sono state ingrandite per ampliare la sezione del flusso d'aria e aumentare la potenza di raffreddamento



del motore. Allo stesso scopo è stato ottimizzato anche il condotto dell'aria sulla protezione del radiatore, il quale ora garantisce uno scorrimento dell'aria più uniforme sotto il veicolo. I miglioramenti aerodinamici apportati ai montanti A, ai deflettori e ai paraurti riducono al minimo i consumi di carburante e l'aerodinamica perfezionata di tutto il veicolo contribuisce in maniera determinante a mantenere bassi i consumi anche con il motore Euro 6. L'ottimizzazione anche di altri dettagli punta a semplificare l'impiego degli autocarri nel lavoro quotidiano. La posizione aperta ed esposta dei tergicristalli previene danni all'impianto causati dall'accumulo di ghiaccio e neve durante l'inverno. Tale esposizione al vento di marcia previene inoltre il deposito di neve.

AL TOP ANCHE NELL'OFF-ROAD

L'ANNUNCIO DI ANDERS NIELSEN: NEL 2014 PROPULSORE DA 15 LITRI

I motori Man per le applicazioni off-road sono disponibili con un range di potenza che spazia da 150 cv/110 kW a 1200 cv/882 kW. Si distinguono per livelli di potenza ravvicinati, rapido incremento e potente andamento della coppia motrice, offrendo ottime premesse per una vasta gamma di applicazioni specifiche.

Per l'impiego off-road Man mette a disposizione motori in linea a 4 e 6 cilindri e motori a V a 8 e 12 cilindri che garantiscono il rispetto delle norme vigenti in materia di antinquinamento grazie alla concezione della motorizzazione modulare e del trattamento dei gas di scarico. L'efficiente impiego nelle macchine edili e da lavoro più diverse, insieme all'elevata affidabilità e al minor consumo di carburante, non passano di certo inosservati agli occhi dei trasportatori.

Ma c'è di più: nel corso della manifestazione di Monaco, il Ceo Anders Nielsen ha annunciato, per il 2014, l'arrivo di un nuovo motore da 15 litri 6 cilindri in linea. "In questo modo - ha dichiarato il numero uno della Casa di Monaco - andremo a coprire il range al di sopra dei 500 cv".

SCANIA TOP TEAM

Una continua escalation di consensi

Insieme allo Young European Truck Driver, lo Scania Top team è una competizione che sembra fatta apposta per scaldare il cuore degli appassionati del Grifone, anche se in questo caso non si tratta di camionisti ma di meccanici e specialisti nei ricambi. Per loro è stato infatti pensato nel 1998 di trasformare un classico programma di training in una vera e propria competizione per i team delle diverse officine svedesi, a cui era riservata la prima edizione. Nel 1996 sono invece ammessi anche i team di tutta la peni-



sola scandinava oltre che della Danimarca.

La svolta internazionale arriva nel 2003, quando le squadre diventano diciassette, provenienti da altrettanti Paesi europei. Da quel momento in poi l'escalation è costante: nel 2005 le nazioni sono già diventate 21, il che richiede l'organizzazione di due semifinali aggiuntive, nel 2007 si va ben oltre l'Europa e i concorrenti diventano 31. Dopo una pausa nel 2009, dovuta al sopraggiungere della crisi, il concorso riparte nel 2011 con 44 partecipanti e quattro finali regionali, una in Asia, un'altra in Sudamerica e due in Europa.

Ma è questa ottava edizione la più partecipata di sempre, con 8.000 tecnici da 60 Paesi a sfidarsi per approdare alla finale di Sodertälje. Se il programma è cambiato molto nel corso degli anni, immutati sono rimasti gli scopi di base del Top Team, con cui Scania vuole sviluppare le competenze dei suoi professionisti del service, incoraggiando soprattutto il lavoro di squadra, la sicurezza e l'attenzione alle problematiche ambientali.



ITALSCANIA

Gli specialisti della Varom si confermano i migliori meccanici

MAURO ZOLA
TRENTO

Alla fine i più forti sono ancora loro, gli specialisti dalla Varom, officina autorizzata Scania di Lodi che hanno vinto le selezioni italiane del Top Team, la competizione riservata ai migliori meccanici del Grifone e ora si preparano alla semifinale europea di Coblenza, con buone speranze di arrivare alla finalissima mondiale in programma a Södertälje. Una vittoria che non ha sorpreso, dato che a guidare i giovani membri della squadra

era Paolo Vanalli, che al Top Team ha già partecipato, ottenendo sempre con i colori della Varom il miglior risultato di

“SAPEVAMO CHE TUTTE LE SQUADRE SAREBBERO STATE MOLTO COMPETITIVE - HA PRECISATO IL CAPITANO DELLA SQUADRA DI LODI PAOLO VANALLI - E CI SIAMO IMPEGNATI A LUNGO PER PROVARE A CONSEGUIRE QUESTO RISULTATO”.

sempre per una squadra italiana con il terzo posto del 2007, oltre che con l'approdo sistematico alle finali tricolori.

Il segreto? Una preparazione meticolosa, come ha precisato un emozionato capitano alla premiazione. “Sapevamo che

tutte le squadre sarebbero state molto competitive e ci siamo impegnati a lungo per provare a conseguire questo risultato. Sia-

mo arrivati preparati all'appuntamento e ora lavoreremo ancora, insieme agli istruttori ItalSCANIA, in vista della semifinale. Ho avuto l'opportunità di partecipare a numerose finali nazionali del Top Team, ma ogni volta è come se fosse la prima, l'emozione resta sempre la stessa”. Del team Varom Service srl oltre a Vanalli fanno parte Roberto Benvenuti, Daniele Fassina e Lorenzo Rancati.

A fare la differenza è stata soprattutto una delle quattro prove in programma (di cui una teorica) e cioè quella che chie-

Vincitori

Foto di gruppo alla premiazione degli specialisti della Varom che hanno vinto le selezioni italiane del Top Team.

Terzo da destra, **Franco Fenoglio**, Amministratore delegato di ItalSCANIA.

deva di intervenire su di un autobus turistico, il che ha messo in difficoltà qualcuna delle squadre per cui i mezzi per il trasporto persone sono una rarità nel lavoro quotidiano. Nonostante questo anche gli altri tre team che hanno partecipato alla finale tricolore e cioè quello dell'Officina Artuso di Treviso, dell'Officina Sacar di Frosinone e dell'Officina Scandia Marche Service di Pollenza in provincia di Macerata, se la sono cavata molto bene, confermando le ragioni per cui sono approdati alla finale italiana.

“È stata una gara molto impegnativa e di altissimo contenuto tecnico - spiega Roberto Lucchi responsabile della formazione in ItalSCANIA, il professionista a cui sarà affidata la preparazione del team per le semifinali - con le squadre che si sono sfidate con assoluta competenza e professionalità. Le differenze sono state minime ma i ragazzi di Lodi hanno dimostrato una grande abilità nel lavoro in team, che è proprio uno dei cardini della competizione. Senza dubbio l'esperienza dei tecnici che avevano alle spalle varie partecipazioni alla finale nazionale ha rappresentato un aiuto importante per i compagni di squadra che invece erano alla prima partecipazione”.

Il prossimo appuntamento per il team Varom è dal 4 al 6 ottobre a Coblenza, per sfidare i meccanici provenienti da Danimarca, Finlandia, Gran Bretagna, Lettonia, Lituania, Repubblica Ceca, Slovenia, Spagna e Svezia. Le prime due squadre qualificate accederanno alla finalissima.

“Il nostro obiettivo è naturalmente arrivare alla finale di Sodertälje - ha commentato l'amministratore delegato di ItalSCANIA Franco Fenoglio - per dimostrare il valore assoluto della nostra assistenza”. “Che è anche la nostra interfaccia con il cliente - ha ribadito il responsabile sviluppo rete Stefano Fedel - dalla preparazione di concessionari e service viene determinata la qualità del nostro marchio”.

INTERVISTA

M. ZOLA
TRENTO

La finale italiana del concorso Top Team è stata anche l'occasione per vedere dal vivo un modello della nuova serie Streamline di cui in un'altra parte del giornale trovate nel dettaglio le caratteristiche tecniche e che, come spiega il responsabile prodotto e marketing di ItalSCANIA Paolo Carri “non è una nuova cabina e neppure un restyling, ma un ulteriore passo avanti in un processo di miglioramento continuo del nostro prodotto”. Una strada iniziata nel 2009 con la presentazione dell'attuale serie R, già pensata per essere in

PAOLO CARRI: “CON LA SERIE STREAMLINE UN ALTRO PASSO AVANTI SULLA STRADA DELL'EFFICIENZA”

grado di ospitare gli attuali motori Euro 6, che Scania è stata la prima a presentare. È dunque logico che oggi sia anche il primo marchio a disporre di una seconda generazione di propulsori riveduta e corretta, con qualche novità destinata a far molto parlare, come una versione del 13 litri e due del 9 litri che rinunciano al ricircolo dei gas di scarico e ottemperano alla normativa Euro 6 con il solo Scr supportato dal filtro antiparticolato. “È un

risultato possibile, ma ci vuole il giusto compromesso tra la quantità di NOx prodotto dal propulsore e il calore che questo sviluppa. Non a caso possiamo contare sul solo Scr per le potenze maggiori del motore da 9 litri e per quella minore, 410 cv, del 13 litri. Si tratta di un equilibrio sottile che va rigorosamente rispettato. Ciò dimostra come Scania non abbia intenzione di rinunciare a nessuna tecnologia che permetta ai nostri clienti un ri-



sparmio dei costi di gestione. Del resto lo si vedeva anche in passato quando abbiamo usato molto la soluzione only Egr ma quando era necessario anche quella con il catalizzatore selettivo e il ricorso all'AdBlue”.

Scania è al momento anche l'unico costruttore a disporre di un motore Euro 6 alimentato a metano. “Con un rendimento eccellente. Anche nella versione Eev in termini di coppia siamo arrivati molto vicino ai risultati di un normale diesel”. Quale tecnologia è stata utilizzata per arrivare ai livelli Euro 6? “È bastato il ricircolo dei gas di scarico”.

Nella versione Euro 5 le vendite dei camion Scania a metano sono già iniziate, come risponde il mercato italiano? “Bene per quello che riguarda gli impieghi tradizionali come la raccolta rifiuti. Abbiamo a riguardo in piedi un'importante trattativa con l'Amsa di Milano, ma stiamo cercando di proporli anche nel segmento della distribuzione e qualche cliente si è già detto interessato”.

L'Arocs. Una nuova forza nel cantiere.

Scoprite la forza pura del nuovo Arocs: motore potente e una catena cinematica innovativa, per affrontare con sicurezza anche i percorsi più impegnativi. La robusta struttura del telaio di nuova concezione permette di trasportare facilmente anche i carichi più elevati. Venite a scoprirlo presso il vostro concessionario Mercedes-Benz di fiducia e all'indirizzo www.mercedes-benz.it/nuovo-arocs



DAIMLER

Atto di forza bavarese

Al Bauma 2013 tutti i veicoli dedicati al cava-cantiere.

GUIDO PRINA
MONACO DI BAVIERA

Giocando in casa, Daimler non poteva non approfittare del Bauma per dare prova della sua forza. Dal 15 al 21 aprile, a Monaco di Baviera sono sfilati tutti i veicoli Mercedes-Benz e Fuso Canter dedicati all'impiego in cava-cantiere. Si tratta di un'offerta particolarmente

completa, affidabile e personalizzabile secondo le esigenze del cliente che va dai vans agli autocarri per arrivare fino ai veicoli speciali Unimog e Zetros.

Al centro dell'attenzione sono stati messi il nuovissimo Atego, l'Arocs, presentato al grande pubblico proprio in questa occasione, e il Citan, lo small van della Stella. Quarto e ultimo membro

Versatilità

L'offerta Daimler per il cava-cantiere è particolarmente completa, affidabile e personalizzabile secondo le esigenze del cliente.



della rinnovata famiglia degli autocarri Mercedes-Benz, il nuovo Atego Euro 6 è disponibile anche in versione cantiere.

Campione di vendite europeo, Atego è il punto di riferimento nel segmento della distribuzione da 6,5 a 16 tonnellate di Ptt in fatto di qualità, affidabilità, costi di riparazione e manutenzione nonché longevità. Numerose le innovazioni introdotte sulla nuova generazione, dalla catena cinematica, al telaio fino alla cabina di guida. Il cuore della catena cinematica del nuovo Atego è costituito dai due motori BlueEfficiency Power Euro 6 di progettazione completamente nuova che, grazie alle più innovative soluzioni tecniche adottate, si pongono ai vertici del panorama motoristico.

Complessivamente sono sette le versioni di questo motore Euro 6, tutte combinabili con un'ampia gamma di cambi manuali e automatizzati adatti per ogni fascia

di potenza. Una garanzia di poter così configurare la catena cinematica esattamente in base allo specifico profilo d'impiego richiesto dal variegato settore della distribuzione.

Nella versione leggera del nuovo Atego è possibile scegliere tra le quattro fasce di potenza offerte dai propulsori di nuova concezione OM 934 a quattro cilindri BlueEfficiency Power da 5.1 litri di cilindrata. Questi innovativi motori a quattro valvole dotati di due alberi a camme in testa con fasatura variabile delle valvole di scarico erogano una potenza compresa tra 115 kW/156 cv e 170 kW/231 cv. La gamma di propulsori del nuovo Atego comprende anche l'unità OM 936 Common rail a sei cilindri da 7.7 litri di cilindrata disponibile in tre versioni di potenza da 175 kW/238 cv a 220 kW/299 cv.

La Stella del cava-cantiere secondo il verbo Mercedes-Benz è l'Arocs. Dal 2013, in-

UNIMOG E ZETROS

VEICOLI SPECIALI

PER ANDARE OVUNQUE

Non hanno limiti i veicoli speciali Mercedes-Benz. Se il compatto Unimog U 20 si presenta bene anche come veicolo antincendio, il porta-attrezzi Unimog U 500 si occupa proficuamente anche di costruzioni edili. Inoltre, alla serie di modelli U 4000/U 5000 con doti fuoristradistiche si affianca lo Zetros, un autocarro con cabina arretrata a trazione integrale per impieghi gravosi.

Unimog U 20, già noto come versatile e potente porta-attrezzi a trazione integrale, è un modello che grazie alle sue dimensioni compatte (larghezza di 2,15 metri e diametro di volta di 12,6 metri) si rivela ideale anche per le vie strette dei centri urbani. Contemporaneamente, la trazione integrale lo rende perfetto per l'impiego lontano dalle strade asfaltate, in condizioni di impiego off-road. Il primo Unimog con cabina a guida avanzata offre tutta l'alta qualità delle soluzioni tecniche di questa gamma: assi a portale, pneumatici singoli, molle elicoidali e trazione integrale con 8 oppure 16 marce avanti. Come veicolo porta-attrezzi, con il suo cassone ribaltabile, Unimog U 20 può fungere da trasporto materiali. Con due zone d'attacco sulla parte anteriore, una zona di montaggio, la piastra frontale, la presa di forza meccanica frontale e la presa di forza dal cambio, il veicolo è pronto per un'ampia varietà di attrezzi e di compiti da affrontare.

Ben conosciuto come veicolo porta-attrezzi nei servizi comunali Unimog U 300/U 400/U 500 non teme le sfide più impegnative. Grazie alla trazione integrale permanente con riduttore e la classica tecnica Unimog con assi a portale, pneumatici singoli e molle elicoidali, non si ferma davanti a nulla. Tra le sue peculiarità rientrano

il sistema di regolazione della pressione di gonfiaggio, ottenibile a richiesta. Disponendo di un peso totale a terra fino a 16 t e una portata di 8,6 t, Unimog U 500 si avvicina alle capacità di un autocarro pesante.

Un Unimog della gamma pesante U 4000/5000 coniuga capacità rilevanti. Le doti fuoristradistiche senza uguali e l'estrema resistenza alle sollecitazioni fanno di questo veicolo un autocarro altamente versatile sullo sterrato. Trazione integrale, bloccaggi dei differenziali, fino a 16 marce avanti, un'elevata capacità torsionale del telaio, pneumatici singoli ed enorme altezza libera da terra grazie agli assi a portale: sono queste le caratteristiche vincenti di un veicolo unico negli interventi off-road. I veicoli sono disponibili anche con cabina doppia con 7 posti totali.

Zetros è disponibile nelle versioni a due e tre assi con peso totale a terra di 18 t o 25 tonnellate e coniuga le doti fuoristradistiche di



I veicoli speciali della Stella: lo Zetros e, a sinistra, l'Unimog. Si tratta di modelli concepiti espressamente per le missioni estreme.

un Unimog con la capacità di portata di un autocarro pesante. Il grande vantaggio dello Zetros consiste nella sua struttura a cabina arretrata che permette un profilo del veicolo compatto e ribassato, una salita e discesa agevole e un'estrema facilità di manutenzione.

Grazie alla posizione della cabina tra gli assali, il veicolo risulta molto più maneggevole e confortevole di uno a cabina avanzata proprio sullo sterrato, sulle strade dissestate o sui sentieri agricoli. I componenti dello Zetros sono tutti collaudati, sia che si tratti del motore a sei cilindri in linea da 7.2 litri di cilindrata e 240 kW/326 cv di potenza, del cambio manuale con ripartitore di coppia o degli assali a gruppi epicicloidali esterni con molle paraboliche e freni a tamburo. Le eccellenti prestazioni nella marcia fuoristrada dello Zetros sono merito della trazione integrale permanente, di tre bloccaggi dei differenziali, degli pneumatici singoli e dell'assetto dell'autotelaio armonizzato espressamente per questo tipo d'impiego.

FUSO CANTER

IL BEST SELLER
SEMPRE DISPONIBILE

Best seller mondiale tra gli autocarri leggeri e campione di vendite della famiglia Daimler Trucks. Fuso Canter è di casa in tutti i continenti e raggiunge ogni anno volumi di vendita a sei cifre. Sul mercato l'ultimissima generazione del veicolo Fuso propone anche modelli a trazione integrale. Il Canter 4x4 viene offerto con un peso totale a terra di 6,5 tonnellate e una potenza di 129 kW/175 cv sia nella versione con cabina singola sia con la cabina doppia a 7 posti. La trazione integrale può essere inserita e disinnestata durante la marcia, a dimostrazione dell'elevata efficienza nei consumi di questo autocarro. La dotazione di serie comprende un bloccaggio del differenziale per l'asse posteriore. Inoltre, l'angolo di attacco anteriore di 35 gradi e posteriore di 25 gradi nonché l'angolo di rampa di 25 gradi dimostrano le doti fuoristradistiche del Canter 4x4. I freni a tamburo sia sull'asse anteriore che su quello posteriore rispondono alle esigenze del duro impiego off-road. E l'altezza minima dal suolo degli assi motore è di 210 o 185 mm. Va aggiunto che l'accesso a bordo è agevolato da un gradino supplementare collocato sotto la cabina.

Tra le raffinatezze tecniche della gamma Canter figurano l'Eco Hybrid e il Duonic, il primo cambio a doppia frizione per autocarri. Oltre a ridurre i consumi di carburante, Duonic sottopone i gruppi meccanici a minori sollecitazioni, alleggerisce il lavoro del conducente, specie nei brevi tragitti, e coniuga il comfort di un cambio automatico con l'efficienza di un cambio manuale. In alternativa al



cambio a doppia frizione Duonic, che si basa su un cambio manuale a sei marce, è disponibile un cambio a cinque marce a innesto manuale. In entrambi i casi il cambio è collegato a un motore turbodiesel a quattro cilindri conforme alla norma sui gas di scarico Euro 5 o EEV. Questo propulsore da 3 litri è disponibile in tre classi di potenza: 96 kW/130 cv, 110 kW/150 cv e 129 kW/175 cv.

fatti, tutti gli autocarri e le motrici per semirimorchio di Mercedes-Benz progettati ad hoc per impieghi stradali e off-road nel settore del cava-cantiere si chiamano Arocs.

Con una gamma di modelli ampia come mai prima, Arocs soddisfa le esigenze dei clienti in un settore particolare come quello del cava-cantiere. Ribaltabili, ribaltabili a trazione integrale, betoniere, motrici per semirimorchi e cassonati sono disponibili in configurazione a due, tre o quattro assi ed equipaggiabili con 4 diversi propulsori Euro 6 in 16 classi di potenza, da 175 kW/238 cv a 460 kW/625 cv. Arocs, inoltre, è disponibile in due configurazioni specifiche per l'impiego in cava-cantiere: Loader, motrice per semirimorchio 4x2 ottimizzata nella portata che risulta essere tra le più leggere nel settore dei trasporti edili e Arocs Grounder, concepito per impieghi estremi in condizioni difficili.

Il city van Citan si dimostra adatto all'impiego nel settore edilizio proprio grazie al fatto di essere pratico come un van e confortevole come un'autovettura. Prestazioni elevate, economicità, finiture e design tipici Mercedes-Benz unitamente a bassi costi di gestione e soprattutto a un'elevata compatibilità con emissioni di CO2 contenute fanno del Citan un mezzo che ben si presta a trasportare piccoli gruppi di operai o artigiani e i loro materiali e a permettere loro di raggiungere i cantieri situati nelle zone a traffico limitato dei centri città.

Gli interni del commerciale Mercedes-Benz sono accoglienti, robusti, di elevata qualità e soddisfano anche i requisiti più severi in termini di ergonomia e comfort. Per

quanto riguarda le performance, il comportamento su strada del Citan è dinamico, confortevole e particolarmente sicuro, potendo contare su un massimo di sei airbag, Esp adattivo e numerose altre dotazioni di sicurezza.

La versatilità del nuovo Citan è ormai risaputa: con tre lunghezze e tre versioni (Furgone, Mixto e Kombi), tre potenti motori diesel e un benzina sovralimentato a iniezione diretta, la gamma è alquanto ampia. I motori dotati di tecnologia BlueEFFICIENCY fanno registrare i consumi più bassi della categoria.

Grazie alle dimensioni compatte, Citan vanta una straordinaria maneggevolezza anche negli spazi più angusti.

16
classiIL VENTAGLIO
DI POTENZE DEI
4 MOTORI EURO 6
DELL'AROCs

Proposto in una serie di modelli ampia come mai prima, **Arocs** è il punto di riferimento **Mercedes-Benz** nel cava-cantiere.

VITO E SPRINTER

I COMMERCIALI
CHE FANNO I DURI

Che dire di Mercedes-Benz Vito e Sprinter 4x4? La proposta Mercedes-Benz per il cava-cantiere si avvale anche di questi due robusti veicoli commerciali. Vito 4x4 Euro 5, proposto in numerose versioni di carrozzeria, trazione e allestimento, soddisfa con stile tutti i requisiti richiesti a un veicolo commerciale compatto nell'uso cantieristico. Grazie alla trazione integrale permanente e alla ripartizione variabile della forza motrice tramite il sistema 4ETS, Vito è protagonista nella classe di peso totale a terra fino a 3 tonnellate. La nuova gamma di motori diesel a quattro cilindri comprende tarature di potenza e coppia da 100 kW/136 cv e 310 Nm fino a 120 kW/163 cv e 360 Nm. Se si hanno specifiche esigenze di aderenza al fondo stradale, come nelle situazioni di utilizzo in cava e cantiere, si può scegliere il sistema di trazione integrale 4x4, che ripartisce la coppia tra avantreno e retrotreno nel rapporto 35:65. La trazione integrale funziona grazie al sistema di trazione elettronico 4ETS: se su fondo scivoloso una o più ruote perdono aderenza, il sistema frena automaticamente le ruote che slittano con brevi impulsi, aumentando in proporzione la coppia motrice sulle ruote con maggiore aderenza. Esempio la dotazione di sicurezza di serie che Vito può vantare. L'interazione di numerosi dispositivi di sicurezza attivi e passivi assicura un elevato livello di protezione dei passeggeri. Tra gli equipaggiamenti disponibili troviamo Adaptive Esp con Abs, Ehb, Asr e Bas, freni a disco su tutte le ruote, cinture di sicurezza a tre punti, luci di marcia diurne automatiche e fendinebbia integrati, airbag anteriore lato guida e passeggero, luci di stop adattive, fari attivi bixeno con funzione di assistenza alla svolta (a richiesta) e luci diurne a Led integrati (a richiesta).

Sprinter 4x4 è disponibile con un peso totale a terra da 3,5 a 5 t e nella stessa varietà di versioni del 4x2: Furgone, Kombi e Autotelaio. Sprinter 4x4 con trazione integrale inseribile è stato progettato per affrontare le situazioni più impegnative, di fronte alle quali un veicolo commerciale tradizionale entrerebbe sicuramente in crisi. Nella modalità di marcia normale Sprinter 4x4 è spinto dalle sole ruote posteriori. Per inserire, in caso di necessità, la trazione anteriore è sufficiente premere un tasto, anche con il veicolo in movimento e fino a una velocità di circa 10 km/h. Le funzioni del sistema di controllo della stabilità di marcia Adaptive Esp dell'Abs e dell'Asr rimangono sempre totalmente disponibili. Con la trazione 4x4 inserita il sistema diventa Adaptive 4Esp/4Ets: in questa modalità l'elettronica reagisce in maniera ancora più rapida e "sensibile", assicurando sicurezza e trazione da riferimento in qualsiasi situazione di aderenza. Nella modalità di marcia a trazione integrale, la coppia motrice è suddivisa dal ripartitore di coppia per il 35 per cento sull'asse anteriore e per il 65 per cento su quello posteriore: ne giova la dinamica di marcia e il veicolo che risulta estremamente agile anche alle andature più elevate. Il ripartitore di coppia centrale provvede a distribuire coppia e potenza tra i due assi e garantisce la possibilità di guidare Sprinter 4x4 con estrema flessibilità su ogni terreno.

Sprinter 4x4 è dunque impiegato con successo nei più svariati settori, tra cui appunto l'edilizia. I regimi di rotazione di tutte le ruote vengono costantemente monitorati, ed eventualmente regolati secondo necessità, dal sistema elettronico di controllo della trazione 4Ets. Se in fase di accelerazione o in pendenza una delle ruote comincia a slittare, il sistema provvede a inviare impulsi frenanti calibrati. In questo modo viene aumentata la forza motrice trasmessa alle ruote che hanno maggiore aderenza al terreno. Di conseguenza, il 4Ets rende superfluo l'uso di bloccaggi del differenziale longitudinali e trasversali con un risparmio di peso. Inoltre, il sistema si attiva automaticamente e non richiede alcun intervento da parte del guidatore. I nuovi motori diesel di Sprinter si contraddistinguono per la massima efficienza. Fra questi il protagonista assoluto è senza dubbio il nuovo quattro cilindri CDI con tre livelli di potenza da 70 kW/95 cv, 95 kW/129 cv e 120 kW/163 cv.



MAN

Semplicemente Efficiente

È il motto dei nuovi autocarri Euro 6 per cava e cantiere protagonisti al Bauma.

LINO SINARI
MONACO

Non poteva esserci debutto più felice per i nuovi motori Man in versione Euro 6: al Bauma Man giocava in casa. Solo pochi giorni prima del Salone internazionale più importante del settore dell'edilizia e delle costruzioni, nel suo Truck Forum di Monaco la Casa del Leone ha lanciato la nuova Serie TG Euro 6 con un maestoso appuntamento e truck schierati, pronti a essere provati, pronti a esibirsi sulle strade, a esporre il meglio di sé in termini di fascino, robu-

stezza e prepotenza. Tutte qualità che non ostacolano l'efficienza, anzi: Euro 5 EEV o Euro 6, i camion Man hanno sempre qualcosa da dire. E lo hanno dimostrato all'edizione 2013 del Bauma, dove non sono mancate, oltre all'Euro 6, altre novità quali le cabine con paraurti in acciaio, la cabina doppia per le gamme TGL e TGM e un ribaltabile a quattro assi più pesante, per l'impiego nel settore minerario, con un peso totale di 50 tonnellate.

I nuovi TGS e TGX si presentano con un frontale completamente ridisegnato dotato di

paraurti in acciaio armoniosamente integrato. Sia la gamma TGL per il consueto impiego su strada, sia la gamma TGM per l'impiego su strada e fuoristrada, sono disponibili nella versione con il nuovo paraurti in acciaio diviso in tre parti. Quest'ultimo è stato ridisegnato nell'ambito del nuovo design studiato per i veicoli Euro 6. Nei veicoli Man di tutte le gamme il paraurti in acciaio è diviso in tre parti per contenere i costi delle possibili riparazioni consentendo di sostituire singoli componenti. Le ampie feritoie per l'aria di raffreddamento garantiscono un raffreddamento ottimale dei motori Euro 6 in tutte le condizioni d'esercizio. Un gradino integrato facilita al conducente il raggiungimento del parabrezza per le operazioni di pulizia. Nelle gamme TGS e TGX la targa copre la bocca d'aggancio anteriore riducendo il deposito d'impurità. Il nuovo design del frontale dei veicoli non solo convince dal punto di vista estetico, ma fa anche parte delle innovazioni tecniche necessarie a soddisfare i requisiti Euro 6. Le feritoie per l'aria di

raffreddamento sul frontale dei veicoli presentano dimensioni maggiori per massimizzare la sezione del flusso d'aria e aumentare la potenza di raffreddamento del motore. I miglioramenti aerodinamici apportati a montanti, deflettori e paraurti contribuiscono al miglioramento del convogliamento dell'aria di raffreddamento e a ridurre al minimo i consumi.

I nuovi interni degli autocarri TGL e TGM hanno già ottenuto un positivo riscontro con i modelli destinati ai trasporti su strada. L'eccellente lavorazione e la strumentazione facile da usare si traducono in maggior comfort e funzionalità. Man ha arricchito inoltre l'esposizione con la presentazione della nuova cabina doppia per le gamme TGL e TGM che all'esterno si presenta nel design dei veicoli Euro 6 e all'interno in una versione del tutto nuova.

Per le imprese del settore edile, oltre ad un impiego efficiente e alla robustezza rivestono un ruolo cruciale elevato carico utile e conseguente tara minima dei veicoli utilizzati in cantiere, poiché a livello teorico

i mezzi vengono sempre utilizzati a pieno carico. Obiettivo sul quale si sono concentrati gli ingegneri Man nello sviluppare i motori Euro 6 e i sistemi di post-trattamento dei gas di scarico a essi collegati è stato costruire e specificare i componenti in modo da minimizzare il più possibile la perdita di carico utile. Il risultato è convincente: spazio ancora libero sul bordo superiore del telaio che, se occupato, potrebbe ostacolare il montaggio di allestimenti. Si rendeva però necessaria anche l'ottimizzazione degli spazi laterali per il montaggio in base alle esigenze del settore.

I sostegni per i ribaltabili con gru di carico, i serbatoi e le pompe idrauliche per i lavori di montaggio e allestimento come la lama spazzaneve, le spazzole o i compressori per silos sono un esempio dei requisiti allestibili e di facile utilizzo il cui montaggio rischiava di essere compromesso. La posizione specifica in base al modello, dei silenziatori di scarico e dei serbatoi diesel e AdBlue o del tubo di scarico rialzato dimostrano come i veicoli si armonizzano alle esigenze dei vari settori e degli allestitori.

Altro punto chiave nella progettazione della catena cinematica era l'elasticità a bassi regimi, importante nella marcia di mezzi d'opera e veicoli a trazione integrale. I nuovi motori, contrariamente a quelli Euro 5 EEV, raggiungono la coppia massima già a bassi regimi, rendendo così disponibile in anticipo la totalità della coppia motrice.

TGL 12.180 4x2 BB



Motore - D08 Common Rail, 4 cilindri, cilindrata 4.580 ccm, Euro 6

Potenza motore - 180 cv (132 kW) a 2.300 giri/min

Coppia massima - 700 Nm a 1.400 giri/min

Cambio - Mam TipMatic a sei marce

Sospensioni - Sospensioni meccaniche

Cabina di guida - Cabina doppia con paraurti in acciaio diviso in tre parti

Allestimento - Cassone ribaltabile trilaterale della ditta KH-Kipper con impianto idraulico di ribaltamento Hyva

Passo ruota - 3.900 mm

Peso totale ammesso - 11.990 kg.

TGM 13.290 4x4 BL

Motore - D08 Common Rail, 6 cilindri, cilindrata di 6871 ccm, Euro 6

Potenza motore - 290 cv (213 kW) a 2.200 giri/min

Coppia massima - 1150 Nm tra 1.200 e 1.750 giri/min

Cambio - Man TipMatic a dodici marce software cambio "Off-road" per l'impiego fuoristrada

Sospensioni - Sospensioni miste

Versione - Alta con assi motori con riduttori epicicloidali nei mozzi ruota

Cabina di guida - C con 3 posti a sedere, predellino di salita con paraurti in acciaio diviso in tre parti ed equipaggiamento per il servizio invernale

Allestimento - Cassone ribaltabile trilaterale della ditta Meiller, Gru di carico della ditta Palfinger; Spazzola frontale e serbatoio per i liquidi della ditta Aebi Schmidt

Passo ruota - 3.250 mm

Peso totale ammesso - 14.100 kg.



MASSIMO EQUILIBRIO

TRA ALLESTIMENTI E TELAIO

Con il TGL 12.180 4x2 BB compatto e maneggevole, Man ha presentato al Bauma la nuova cabina doppia che può ospitare comodamente fino a sette persone e il nuovo paraurti in acciaio diviso in tre parti nella versione Euro 6. Si tratta del veicolo ideale per imprese di costruzioni e artigiane, così come per amministrazioni pubbliche, nelle cui esigenze rientra il trasporto merci e persone. La portata massima delle sospensioni dell'asse anteriore e posteriore di questo veicolo da 12 tonnellate offre ai gestori un'ampia flessibilità nella distribuzione del carico. Il veicolo è predisposto per un peso totale ammesso di 11,99 tonnellate. La perfetta sinto-

nia tra allestimento e telaio viene messa alla prova dall'equipaggiamento con un cassone ribaltabile trilaterale.

Con il TGM 13.290 4x4 BL, con peso totale ammesso di 13 tonnellate, Man presenta per la prima volta la trazione integrale della gamma TGM Euro 6. Il paraurti in acciaio diviso in tre parti è combinato con una piastra di montaggio per servizio invernale montata di serie come le sospensioni pneumatiche sull'asse posteriore. La trazione integrale permanente viene migliorata con bloccaggi longitudinali e trasversali innestabili. La gru di carico movimentata mediante comando a distanza e il cassone ribaltabile trilate-

rale assicurano per tutto l'anno il miglior caricamento massimo del veicolo, sia per gli impieghi nel settore edilizio sia in quelli municipali. In questa linea progettuale la modularità è al primo posto. La piastra frontale per il montaggio montata di serie e la superficie di carico dell'autocarro a cassone ribaltabile trilaterale permettono l'installazione di apparecchiature e di moduli di carica per quasi tutte le attività nell'ambito del servizio stradale e invernale. Per questa ragione Man presenta un autotelaio efficace per tutti i lavori comunali. Il veicolo è dotato di tutto il necessario per svolgere le diverse attività alle quali è destinato, ad esempio la spazzola frontale e i serbatoi con barre spruzzatrici sulla superficie di carico. Grazie al ridotto passo ruota di 3250 mm, questo TGM si adatta alle attività nelle zone densamente abitate con strade strette, rese spesso più anguste dalle tante auto parcheggiate, nonché nei cantieri.

Sei un professionista della vendita?



Allora stiamo cercando proprio te.

Nell'ambito di un piano di espansione commerciale, **MAN Truck & Bus** ricerca consulenti e professionisti della vendita motivati a fare la differenza e ad offrire ai propri clienti prodotti e servizi innovativi. Se ritieni di essere all'altezza e vuoi affrontare nuove sfide imprenditoriali, manda subito il tuo curriculum a ufficio.marketing@man.eu. Valuteremo insieme le opportunità di collaborare con un proposta adeguata al tuo profilo e alla tua esperienza.





SCANIA

Il futuro nel nome dell'Euro 6

In mostra al Bauma robusti autocarri dotati di moderni sistemi di assistenza alla guida.

NILS RICKY
MONACO DI BAVIERA

Per agganciare la tanto invocata ripresa del settore Scania punta innanzitutto sui veicoli Euro 6 e in particolare su quello che diventerà il cavallo di battaglia della Casa di Södertälje negli anni post-crisi: il motore V8 Euro 6. Propulsori di classe, di comprovata efficacia e prestazioni, che ovviamente equipaggeranno robusti autocarri da costruzione che avranno a bordo, a disposizione e per la comodità di chi guida, intelligenti sistemi di assistenza al conducente come Scania Opticruise con varie modalità operative. A

corollario del tutto ulteriori miglioramenti in termini di styling e aerodinamica. Sintesi della strategia Scania per il breve e medio periodo la vasta gamma di prodotti e servizi, caratterizzati da tecnologia all'avanguardia, presentati allo stand del Bauma di Monaco: una gamma completa di truck per il cava-cantiere, nove motori Euro 6, fra cui innanzitutto il debutto mondiale dei V8 Euro 6, e una serie di motori industriali conformi ai più recenti standard sulle emissioni. Propulsori sempre più venduti ai produttori OEM (Original Equipment Manufacturer, ovvero produttori di apparecchiature originali) in tutto il

mondo e utilizzati anche per il gruppo generatore di Scania, presentato per la prima volta in Europa. All'esterno del padiglione fieristico presente un'officina mobile, soluzione per avviare le attività in località remote come cave di estrazione.

Scania unisce le proprie forze a quelle dei trasportatori per portare la loro capacità di guadagno a nuovi livelli. Soluzioni complete per la diagnostica di assistenza e la manutenzione, su misura per tutte le esigenze di ogni operatore, sono in corso di realizzazione al di là dei confini tradizionali. La nuova diagnostica remota di Scania garanti-

sce importanti vantaggi in termini di operatività di chi trasporta per lavoro. La prova concreta nel trattore a trazione integrale esposto al Bauma, che esce dalla fabbrica pronto per l'uso e completo di ralla e wet kit (presa di forza e sistema idraulico) pronti per essere collegati. Gli assali anteriori e posteriori con capacità rispettivamente di 7,5 e 11,5 tonnellate sono dotati di freni a tamburo. La cabina è una Scania di media altezza con zona notte della serie G con una nuova linea aerodinamica, studiata per risparmiare carburante. Al suo fianco uno Scania della serie G con gancio di sollevamento in versio-

ne Scania Streamline completa, con il più potente motore Euro 6 a sei cilindri da 13 litri

di Scania, ottimizzato con una nuova aerodinamica e kit di deflettori completi. Grazie a Scania Opticruise e al Cruise Control Predittivo di Scania il risparmio di carburante può raggiungere l'otto per cento in autostrada.

E poi un trattore della serie R per il trasporto eccezionale, in grado di sopportare la massa complessiva della combinazione di 250 tonnellate, dotato di cambio automatizzato di serie Scania Opticruise con frizione automatica di serie. Il veicolo montava il motore V8 da 16,4 litri di Scania che genera una coppia di 3.500 Nm. Allo stand abbiamo visto una delle betoniere più leggere sul mercato: un veicolo che si contraddistingue per il suo motore EGR Euro 5 da 13 litri. È dotato di cambio a 12 rapporti +2 con splitter e presa di forza azionata dal motore. La leggera struttura della betoniera da 9 m3 è prodotta da Stetter.

Anche se dotata di motore Euro 6, questa betoniera rimane comunque fra le più leggere. Infine un ribaltabile trilaterale da 10 mc esposto al Salone di Monaco in allestimento Meiller dal carico utile di 15 tonnellate, perfetto per il lavoro in cantiere. Sia l'assale anteriore da 9 tonnellate sia il doppio ponte da 21 tonnellate sono provvisti di sospensioni paraboliche e freni a disco. Il motore Euro 6 è un sei cilindri in linea da 13 litri con una coppia generosa di 2.550 Nm.

GESTIONE DELLE FLOTTE



UN CINQUE ASSI RIBALTABILE DA 34 MC PER IL TRASPORTO DI CARBONE

Controllo preciso e severo dei gas di scarico.

Oltre ai mezzi nello stand, Scania ha portato in esposizione al Bauma di Monaco, nello spazio aperto, un cinque assi ribaltabile da 34 mc per il trasporto di carbone dal carico utile di 46 tonnellate. Robusto, resistente e affidabile, questo veicolo da 500 cv con motorizzazione V8 è eccezionalmente sicuro, produttivo e parsimonioso in qualsiasi tipo di applicazione in miniera. Il cambio automatizzato Scania Opticruise e il retarder integrato più potente di Scania forniscono un supporto efficace per l'autista, proteggendo nel contempo la catena cinematica dall'eccessiva usura. Oltre ai veicoli il costruttore di Södertälje ha puntato molto sulle tecnologie di bordo. I veicoli ordinati con Scania Opticruise possono avere fino a tre diverse modalità operative per migliorare la guidabilità su strada e fuori strada. L'operatore sceglie la modalità semplicemente azionando la leva Opticruise.

In mostra anche le gamme di motori industriali da 9, 13 e 16 litri di Scania, oggi tutte disponibili nelle versioni Stage IV/Tier 4 final. Scania EGR e Scania SCR per un controllo preciso e severo delle emissioni, potenze da 275 a 770 cv. In esposizione anche il modulo Scania Field Workshop, progettato per facilitare l'assi-

stenza in aree remote, non coperte dalla rete globale di 1.600 centri Scania. La Casa svedese offre un ricco ventaglio di servizi, progettati per aumentare la facilità d'uso e la redditività dei trasportatori. Per la prima volta in Europa, Scania ha presentato un

gruppo generatore pronto a fornire energia elettrica ovunque occorra. Anche Scania Mining era presente per la prima volta a Bauma. Questo nuovo settore di business è nato per fornire prodotti e know-how Scania all'industria mineraria in rapida crescita. Scania offre un'elevata disponibilità, bassi costi per tonnellata e punta a sostenibilità e sicurezza: la Casa svedese è in grado di fornire soluzioni complete, con officine sul posto, trasporto di equipaggio, alimentazione di energia elettrica, finanziamento, training per i conducenti ecc.: servizi che possono essere resi disponibili in tre mesi, anche in aree remote.



RESPONSABILITÀ GLOBALI

PER I SERVIZI CORRELATI AL TRUCK

Scania offre nuovi servizi di gestione flotte e pianificazione della manutenzione. Ad esempio Scania Communicator include una funzione di valutazione del peso che consente di calcolare un parametro importante come il tonnellaggio per litro di carburante. Sarà inclusa anche la funzione di carburante/ora. La app per la gestione flotte include nuove funzioni per la segnalazione dei guasti. Con la funzione di segnalazione, il conducente può trasmettere dei rapporti al portale di gestione flotte. Con la funzione di pianificazione della manutenzione di Scania e un abbonamento al sistema di Fleet Management, le aziende che possiedono veicoli Scania possono pianificare la manutenzione di tutta la flotta. Inoltre è anche facile includere altri aspetti che richiedono attenzione, aumentando così l'operatività dal momento che si riducono i tempi di fermo in officina.

Scania sta lanciando un servizio esclusivo assumendo responsabilità globali per i servizi correlati al veicolo, offrendo non solo manutenzione e assistenza ma anche la fornitura di ricambi e equipaggiamenti come rimorchi, gru, impianti idraulici ecc. dei partner Scania. Ciò significa che i trasportatori che scelgono Scania possono fare affidamento su tecnici competenti della rete per la manutenzione dei loro equipaggiamenti nonché dei loro veicoli. Un unico fornitore consente di aumentare l'operatività, controllare meglio i costi e ridurre il lavoro amministrativo.

NUOVO MICHELIN X[®] LINE[™] Energy[™]

MUOVIAMOCI INSIEME VERSO DEI RISPARMI REALI.



Nella vostra azienda che risparmi di carburante realizzate grazie agli pneumatici? Difficile rispondere in maniera esatta. Michelin vi permette di stimare il vostro potenziale risparmio grazie ai nuovi MICHELIN X[®] LINE[™] Energy[™], destinato ai trasporti su lunghe percorrenze.

Domandate un diagnostico personalizzato al vostro referente Michelin o venite a discutere l'argomento con noi su LinkedIn: [in](#)



www.michelintransport.it



FIAT INDUSTRIAL

Cantiere chiama, Iveco risponde

GIANCARLO TOSCANO
MONACO DI BAVIERA

Sbarco in massa di Fiat Industrial al recentissimo Bauma di Monaco di Baviera. Il 30esimo Salone internazionale dedicato alle costruzioni, al cava-cantiere e al movimento terra ha ospitato il Gruppo torinese e i suoi tre business CNH, Iveco e FPT Industrial, rappresentati dai brand Case Construction, New Holland Construction, Iveco, Astra e FPT Industrial. All'insegna del motto "Fiat Industrial al servizio dei professionisti del cantiere", Fiat Industrial ha allestito uno stand davvero originale, la riproduzione di un vero e proprio cantiere aperto che si trasforma, giorno dopo giorno.

Un luogo in cui tutto è in movimento e dove i veri protagonisti sono proprio i grandi veicoli e le loro potenzialità. Il mondo del cantiere ha preso vita anche grazie all'utilizzo di materiali che realmente lo compongono nella realtà: il perimetro dello stand era delimitato da un muro di cemento e altri materiali come il legno e la lamiera e persino i disegni tecnici sulle pareti hanno contribuito a far sentire il visitatore immerso in un vero e proprio laboratorio a cielo aperto.

Iveco ha esposto una vetrina completa della propria gamma di veicoli off-road per ogni capacità di carico, dal segmento più leggero fino a quello più gravoso dei mezzi pesanti. Ogni veicolo ha messo in mostra le principali caratteristiche che lo rendono adatto a un lavoro in cantiere o all'impiego in cava: dalla capacità di operare su terreni accidentati e irregolari, al comfort della cabina, all'ergonomia e alla flessibilità di utilizzo. Nel dettaglio, c'erano un nuovo Trakker e uno Stralis Hi-Way per la gamma dei pesanti stradali e off-road, l'Eurocargo per la gamma media e il Daily per quella leggera. Per rispondere agli impieghi particolarmente gravosi sia su strada che nelle missioni fuoristrada, l'offerta è arricchita dalla gamma completa del brand Astra che ha presentato in anteprima mon-

Die Hard
Nessun limite per il nuovo Trakker, protagonista dell'offensiva Iveco nel competitivo mercato dei veicoli cava-cantiere.



AL RECENTE BAUMA DI MONACO DI BAVIERA
ESPOSTI TUTTI I VEICOLI DELLA GAMMA OFF-ROAD
PER OGNI CAPACITÀ DI CARICO.

diale il nuovo super pesante HHD9, specialista in missioni gravose estreme, e ha esposto il dumper ADT 30 e RD32.

Sotto i riflettori, data l'identità e la mission del Salone ba-

varese, non poteva non esserci il nuovo Trakker, la soluzione principe Iveco per l'off-road su ogni tipo di terreno. Esposto nella versione AT400T45 WT, Trakker è il veicolo ideale per

affrontare situazioni complesse, operare in difficili condizioni climatiche, su tipi di terreno differenti, ma sempre offrendo lo stesso comfort di un veicolo stradale anche nelle

missioni in cantiere e off-road. I motori Cursor di FPT Industrial (8 e 13 Euro 5) assicurano potenza e resistenza prolungata nel tempo. La principale e più importante caratteristica del Trakker, e non poteva essere diversamente, è la robustezza: ogni singolo componente, a partire dal telaio in acciaio ad alto limite di snervamento, garantisce infatti performance durevoli. I cambi ZF disponibili sono all'insegna dell'ergonomia e delle prestazioni, dai manuali Ecosplit a 9 e 16 velocità dotati del sistema di servo-assistenza "servo-shift" per

una guida più confortevole e sicura agli automatizzati Eurotronic a 12 e 16 velocità con selettore marce integrato nel devio-guida, che migliorano il comfort di guida. Trakker è inoltre dotato di una cabina rinnovata, nata per migliorare il comfort di guida e la vita a bordo, elementi ormai riconosciuti di fondamentale importanza per la produttività e la sicurezza di chi opera in cava e cantiere. Hi-Land è la cabina corta con tetto basso, mentre il modello Hi-Track è la cabina lunga per missioni che richiedono all'autista di trascorrere

la notte a bordo; è disponibile con tetto basso o alto.

La plancia, completamente riprogettata con plastiche di alta qualità, offre comandi e interruttori facilmente visibili e azionabili dal conducente.

Il nuovo Trakker ha di recente dato dimostrazione delle sue grandi doti di forza e resistenza nel corso dell'edizione 2013 della Dakar. La sua prestazione è stata di fondamentale importanza per il Team Petronas De Rooy Iveco, che è riuscito a ottenere un buon piazzamento, conquistando un quarto, nono e tredicesimo

ASTRA

IL SUPER PESANTE HHD9 SPECIALISTA IN MINIERA

I veicoli Astra hanno fama di essere dei duri particolarmente adatti al settore minerario e a quello delle costruzioni. Al Bauma 2013 l'immagine del brand di Iveco ha avuto piena conferma con l'esposizione di tutti i modelli rappresentativi di una gamma votata alle applicazioni estreme on e off-road. In anteprima mondiale, Astra ha presentato il suo nuovo super pesante, il modello HHD9 8x6 in versione autotelaio allestito con cassone, con 63 tonnellate di PTT. Equipaggiato con motore Cursor 13 tarato a 353 kW/480 cv e cambio automatico Allison 4700 a 7 marce, il veicolo è un vero specialista delle applicazioni in miniera. Le soluzioni tecniche implementate su questo modello contribuiscono ad aumentarne la robustezza, l'affidabilità e la resistenza, incrementando così anche la produttività in cantiere: assali heavy duty Kessler con sospensioni anteriori e posteriori paraboliche rinforzate, nuovi freni a disco anteriori per un migliore angolo di sterzata e costi e tempi di manutenzione ridotti, telaio rinforzato heavy duty costituito da due longheroni piani e paralleli (320 x 90 x 10 mm) con il più alto Rail Bending Moment tra la concorrenza per una migliore stabilità e resistenza nelle condizioni di lavoro più difficili. La cabina, completamente ridisegnata, si compone di acciaio ad alta resistenza e riassume il carattere deciso e originale dei veicoli Astra. La calandra, prominente e dalle linee arrotondate, si apre integralmente con i cantonali per un accesso facilitato alle aree di manutenzione. La gamma HHD (Heavy Heavy Duty) include anche il modello 6x6 in versione autotelaio e trattore per un Ptt di 50 tonnellate a 70 chilometri orari e un PTC da 120 fino a 250 tonnellate, a seconda della configurazione del veicolo. Le possibilità quasi infinite di personalizzazione di questa gamma di veicoli - dalle cabine corte a quelle lunghe, una

vasta gamma di cambi e opzioni disponibili - permettono di realizzare un prodotto adatto alle richieste provenienti da settori specialistici diversi, dal mondo forestale a quello delle costruzioni pesanti, dal settore minerario a quello dei trasporti eccezionali off-road, fino alle applicazioni petrolifere. Astra ha esposto anche il modello ADT 30 della famiglia dei dumper articolati. Il veicolo era equipaggiato con motore FPT Industrial Cursor 10 da 260 kW, conforme alle normative TIER III sulle emissioni, e cambio automatico ZF. Il dumper ADT 30 spicca per la sorprendente mobilità, la potenza e l'affidabilità. Il suo campo d'azione ideale è quello dei luoghi più inaccessibili, con tanto fango e terreno cedevole. Il modello esposto presentava anche una sospensione anteriore caratterizzata da un assale rigido collegato al cambio da un albero di trasmissione e al telaio da un A-frame, soluzione che aumenta il comfort di guida e la produttività della macchina, anche grazie alla semplicità della struttura che richiede una manutenzione minima.



La cabina è conforme agli standard ROPS (Roll Over Protective Structure)/FOPS (Falling Objects Protective Structure) ed è stata disegnata intorno a chi guida, con particolare attenzione al comfort e alla visibilità. Il cofano è azionato elettricamente per facilitare le operazioni di controllo e assistenza. Anche i parafranghi anteriori sono dotati di apertura "ad ali di gabbiano" per assicurare la migliore accessibilità ai vani sotto la cabina, che può essere ribaltata a sinistra con un'inclinazione fino a 53 gradi. La gamma ADT offre diverse opportunità di personalizzazione, a seconda delle necessità: cassoni roccia per il trasporto di massi oppure riscaldati per facilitare lo scarico di materiali argillosi, in particolare in climi freddi. È inoltre disponibile una versione a telaio dell'ADT 30 per allestimenti particolari, come cisterne, pianali per trasporto tronchi oppure spandicalce.

Altra proposta Astra è il dumper rigido modello RD32 dotato di catena cinematica che si compone di un motore Cursor 10 conforme agli standard Tier III con una potenza di 280 kW/381 cv, accoppiato a un cambio automatico Allison 4560, con sei marce avanti e una retromarcia. La missione tipica di questo veicolo è il trasporto di materiale in cava oppure l'impiego in scavi in caso di grandi opere, come dighe e strade. La semplicità e robustezza della struttura, costituita da un telaio in acciaio ad alta resistenza con due longheroni estrusi a sezione rettangolare, assicurano la massima produttività: alta affidabilità, lunghi intervalli di manutenzione e brevi tempi di fermo. Il sistema di sospensione anteriore e posteriore è progettato per garantire il massimo comfort di guida: a ruote sterzanti indipendenti e cilindri idropneumatici sull'anteriore e tramite forcilla con barra Panhard sul posteriore per garantire l'adeguata escursione della sospensione sui terreni più sconnessi, mentre i due cilindri idropneumatici dietro il ponte garantiscono un ottimo effetto di smorzamento verticale.

La cabina, in posizione sinistra, insonorizzata e isolata termicamente, è conforme agli standard ROPS/FOPS ed è in acciaio con larghe finestrate per assicurare una visibilità ottimale. Tutta la strumentazione è organizzata ergonomicamente intorno all'operatore per un monitoraggio costante di tutte le funzionalità del veicolo.

EUROCARGO

A BRACCETTO CON LE
SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

Eurocargo non si fa sottovalutare. Il versatile veicolo era presente da protagonista al Bauma di Monaco di Baviera nella versione MLC 80E18K, allestito con cassone ribaltabile e gru. Del resto il medio di Iveco è famoso per la sua adattabilità a diversi ambienti di lavoro e per le differenti combinazioni di allestimento. Iveco offre perciò ai clienti che operano nel settore delle costruzioni un ampio ventaglio di scelte per adattare il loro Eurocargo a ogni tipologia di impiego. In generale non bisogna infatti dimenticare che la gamma degli allestimenti a disposizione di Eurocargo spazia dai cassoni ai centinati, dai furgoni isotermini ai ribaltabili trilaterali, dalle cisterne ai negozi mobili, dalle sponde montacarichi e le piattaforme aeree agli allestimenti antincendio fino alle piccole betoniere e alle spazzatrici. Con Eurocargo Iveco offre dunque un veicolo dalle infinite combinazioni, grazie a numerose varianti di gamma unite alla possibilità di scegliere le sospensioni, gli assali e i rapporti al ponte più adatti alla missione specifica. La gamma è la più ricca e versatile della categoria con 14 varianti di massa totale a terra (da 6 a 19 t), 7 potenze (da 140 a 300 cv), 13 cambi (sette manuali, tre automatizzati e tre automatici), trazione 4x2 e 4x4, 15 passi (da 2.790 a 6.570 mm) e 3 tipi di cabine con due differenti altezze di tetto. La flessibilità di Eurocargo, insieme alla sua robustezza strutturale, viene ulteriormente accentuata dall'offerta di motori Tector. Il segreto di questi propulsori è l'elasticità: i valori di coppia, elevati e costanti per un ampio regime di giri, garantiscono fluidità di marcia, ridotto numero di cambi, minore usura del motore e maggiore efficienza energetica.

posto nella graduatoria finale. La durissima gara ambientata in Sudamerica ha sottoposto i mezzi a una grande prova di reazione e resistenza, in un percorso ricco di ostacoli tra deserto, rocce, dune di sabbia e condizioni meteorologiche spesso disastrose. Trakker si è dimostrato sempre all'altezza delle sfide. Il rally ha così rappresentato per Iveco una valida opportunità per testare i propri prodotti in azione in condizioni estreme: i risultati conseguiti rappresentano una conferma per il costruttore dell'alta affidabilità dei propri mezzi e delle loro caratteristiche di efficienza e robustezza.

Altro grande protagonista dell'offerta Iveco è lo Stralis Hi-Way, efficiente su strada come in cantiere. Portavoce della gamma pesante torinese, Stralis Hi-Way è un veicolo

che, adeguatamente allestito, sa dimostrarsi adatto anche all'utilizzo nel settore edilizio. Il modello esposto al Bauma, un AS260S46Y/PS, era dotato di evoluta motorizzazione Euro 6 e allestito con un gancio utile nelle operazioni di ca-

rico e scarico materiale. Stralis Hi-Way, eletto "International Truck of the Year 2013", rappresenta l'ultima modernissima generazione di veicoli pesanti stradali Iveco. L'Hi-Way combina prestazioni e qualità con un'ampia gamma di servi-

zi integrati che comprendono l'assistenza programmata, la gestione della flotta e la formazione degli autisti per una guida più ecologica ed economicamente redditizia. La rinnovata cabina, adatta a missioni a lungo raggio e con una

spazio adatto a ospitare equipaggi di più persone, è stata riprogettata intorno al conducente per offrire maggiore ergonomia e comfort, sicurezza e nuovi servizi di infotainment.

Inoltre, grazie all'innovativo sistema HI-eSCR, brevettato

da FPT Industrial, Stralis Hi-Way è l'unico veicolo pesante sul mercato a soddisfare le norme Euro 6 senza l'uso di EGR, quindi senza la necessità di ricircolo dei gas di scarico. Il sistema HI-eSCR offre altri vantaggi, come la riduzione del peso, un minor consumo di carburante e una maggiore longevità del veicolo, grazie a una tecnologia meno complessa ma più efficiente.

Le caratteristiche d'avanguardia dello Stralis Hi-Way e le tecnologie presenti contribuiscono a ridurre il costo totale d'esercizio del veicolo. Iveco è così in grado di ridurre il TCO (Total Cost of Ownership) del cliente fino al 4 per cento su una missione internazionale effettuata da un trattore Stralis Hi-Way, con percorrenza media di 130mila chilometri annui e un periodo di possesso di 48 mesi.



Il nuovo **Trakker** (a sinistra) e il **Daily** in azione in un cantiere.

POST-VENTITA

QUEI SERVIZI NATI PER
SODDISFARE TUTTE LE ESIGENZE

Attenzione al cliente. Oggi più che mai. Iveco ha dimostrato anche al Bauma riservando un'intera area ai servizi post-vendita, una vasta offerta di servizi e prodotti di assistenza, ricambi originali nuovi e rigenerati nonché accessori. Elements riguarda i servizi di assistenza personalizzata confezionati "su misura" per ogni cliente e per ogni veicolo. Iveco Parts & Services era presente con la linea accessori Iveco Shop, concepita per soddisfare le esigenze di estetica e comfort durante la guida e per garantire le performance e la sicurezza dell'autista e del suo carico in qualunque condizione. Tutti i prodotti e i servizi post-vendita Iveco

sono concepiti e costantemente rinnovati nell'ottica di assicurare prestazioni di eccellenza dal momento dell'acquisto del veicolo e durante tutto il suo ciclo di vita. Iveco Capital si occupa dell'assistenza finanziaria. Presente in 14 Paesi, Iveco Capital è al fianco del cliente in tutti i principali mercati europei e offre prodotti finanziari in grado di rispondere alle esigenze finanziarie e di servizio del mondo del trasporto. Lo confermano gli oltre 43mila clienti costantemente supportati nella gestione della loro attività da una vasta gamma di servizi finanziari, quali leasing finanziario, finanziamento, leasing operativo e noleggio.



DAILY

IL LEGGERO A SUO AGIO ANCHE IN CANTIERE

Che il Daily fosse capace di tutto lo sapevamo. Non suscita quindi grande sorpresa vederlo in azione anche in cantiere, dove il leggero Iveco si trova a suo agio, testimoniando nel concreto la validità delle sue caratteristiche di affidabilità, efficienza e versatilità d'uso. Al Bauma era presente un Daily nella versione 55S17 DW, a trazione integrale, con cambio Sonntag. La storia del Daily è riassumibile in alcuni concetti chiave: telaio a longheroni, trazione posteriore, turbodiesel a iniezione diretta, versione 4x4, intercooler, motori a gas naturale, vano di carico da 17,2 metri cubi e 210 cm di altezza, common rail, cambi a 6 marce e 7 tonnellate di massa totale.

Su strada o fuori, nella versione con cabina normale o doppia ma anche nella versione 4x4, Daily non solo è adatto al lavoro in cantiere ma è anche perfetto per il suo im-

piego nel settore edilizio.

Il leggero si presenta oggi con un'offerta articolata e diversificata: considerando i vari abbinamenti tra telaio, motore e meccanica, si possono raggiungere oltre 7mila diverse configurazioni, articolate su versioni trasporto merci, veicoli trasporto persone e basi

per trasformazioni e allestimenti.

In particolare, la gamma furgoni propone ai professionisti del trasporto ben 8 differenti volumetrie, da 7 a 17,2 metri cubi con portata utile fino a oltre 4 tonnellate, che arrivano a 4,7 nella versione cabinato.



MIDLUM

In difesa della Città Proibita

La Città Proibita è il palazzo imperiale meglio conservato in Cina, nonché la più grande e più antica struttura di palazzi interconnessi al mondo. A proteggere questo splendido, maestoso e misterioso complesso di edifici, ubicato nel cuore della Città Imperiale di Pechino, sono arrivati due Renault Midlum antincendio, parte di 20 veicoli antincendio che la Cina ha ordinato a Renault Trucks nel corso degli ultimi due anni. "Nel 2012 - spiega Remi Lemoine, Responsabile per la gamma Distribuzione Renault Trucks - la Cina ha importato 500 veicoli antincendio. La robustezza e la longevità del Renault Midlum hanno indotto lo Stato cinese ad acquistarne 20 unità. Questa è stata l'occasione per Renault Trucks per aumentare la visibilità del marchio, e dei propri prodotti, sul mercato cinese". Renault Midlum è commercializzato



in Cina da circa dieci anni, ma questa è la prima volta che la Casa della Losanga fornisce veicoli antincendio al Paese. Renault Trucks ha una quota del 75 per cento sul mercato francese dei veicoli antincendio e si è guadagnata un posto di tutto rispetto sui mercati internazionali dopo aver vinto contratti in Algeria, Spagna e Cile. Il successo sui diversi mercati internazionali della gamma per la lotta contro gli incendi dimostra chiaramente la fiducia riposta nel costruttore.

Autocarro medio prodotto da Renault Trucks nei suoi stabilimenti di Blainville-sur-Orne la cui prima presentazione risale al 2000, Nuovo Renault Midlum (da 7,5 a 18 t) è il veicolo dedicato alla distribuzione urbana e ai servizi locali per eccellenza. Compatto, molto maneggevole e dalle prestazioni ineguagliabili, offre la massima produttività procurando al conducente il piacere di guidarlo. Renault Midlum concede ai trasportatori delle possibilità eccezionali: maneggevolezza fuori dal comune, carico utile ai massimi livelli e comfort di guida degno di una vettura di lusso. Le due motorizzazioni Euro 5 da 180 a 300 cv offrono consumi di carburante controllati così come i due nuovi cambi robotizzati Optitronic con comando al volante.



RENAULT TRUCKS

I pompieri
"salgono"
con il MaxityMAX CAMPANELLA
MANTA

Senza scomodare a tutti i costi le Unità di crisi che vengono allestite in occasione di eventi tragici e catastrofi naturali, il pronto intervento dei pompieri anche nelle occasioni meno rilevanti e preoccupanti riesce sempre a evitare il peggio: che si tratti di un guasto alla caldaia o alla canna fumaria, se dai tombini sale dell'acqua che mette a rischio la circolazione dei veicoli o serve riuscire a sbloccare un autoarticolato che si è incastrato in un sottopasso, l'intervento dei Vigili del fuoco deve essere tempestivo e efficiente, con

squadre di uomini e mezzi preparati e competenti.

Proprio per questo la maggior parte delle squadre di Vigili del fuoco ha bisogno di attrezzare la propria flotta con

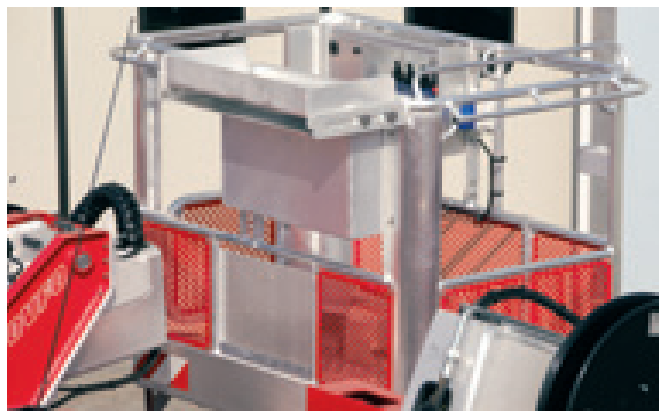
e dalle prestazioni eccezionali: possono raggiungere altezze fino a 50 metri. Le loro stesse dimensioni, tuttavia, le rendono poco pratiche nelle stradine dei centri storici ita-

MULTITEL PAGLIERO HA REALIZZATO MEZZI IDONEI A INTERVENTI DI SOCCORSO E MESSA IN SICUREZZA IN AREE URBANE DOVE LE TRADIZIONALI AUTOSCALE NON RIESCONO A MANOVRARE, MENTRE IL PICCOLO CAMION DELLA LOSANGA SI TROVA A PROPRIO AGIO.

un'autoscala girevole o una piattaforma aerea, qualora nell'intervento servisse raggiungere altezze importanti. Le autoscale dei Vigili del Fuoco sono mezzi imponenti

liani, dove spesso s'interviene su edifici meno alti. I recenti terremoti dell'Abruzzo e dell'Emilia-Romagna hanno rivelato che per il soccorso e la messa in sicurezza di case,

UN'AZIENDA INTRAPRENDENTE

LAVORARE IN QUOTA: ECCO IL
CORE BUSINESS DI MULTITEL

Multitel Pagliero è nata nel 1911 come costruttore di carri agricoli, poi l'attività è cambiata seguendo l'evoluzione del trasporto: trasformazione di autoveicoli, costruzione di allestimenti per veicoli industriali, realizzazione di gru per autocarro, fino all'attuale specializzazione nelle piattaforme aeree, dove ha una posizione di primo piano a livello europeo. Nonostante la produzione avvenga nella sede di Manta, due terzi delle vendite sono destinate ai mercati esteri, soprattutto Francia e Germania, dove Multitel Pagliero ha importanti filiali commerciali. Oggi l'azienda vanta un'esperienza più che cinquantennale nel campo dell'oleodinamica applicata ad apparecchi di sollevamento. Alla fine degli Anni Settanta nasce il marchio Multitel, oggi punto di riferimento per tutti coloro che nella propria attività si trovano di fronte a un'esigenza specifica: quella del lavoro aereo. Il marchio venne creato per contraddistinguere la gamma di attrezzature per il lavoro aereo prodotte da Multitel Pagliero. In quegli anni si sviluppava infatti una richiesta di attrezzature che consentissero in modo rapido e sicuro di portare del personale ad effettuare lavori in quota. Multitel Pagliero, forte dell'intraprendenza che l'ha sempre contraddistinta e della grande esperienza acquisita, affronta con determinazione questa richiesta e trasferisce nella nuova produzione la filosofia aziendale costantemente perseguita: offrire prodotti affidabili e con grandi margini di operatività e di sicurezza. La realizzazione della gamma avviene completamente all'interno degli stabilimenti produttivi nella sede di Manta. L'integrazione del flusso produttivo e l'articolazione dei diversi reparti hanno consentito all'azienda lo sviluppo di una produzione standardizzata e di serie, mantenendo, allo stesso tempo, la flessibilità indispensabile per soddisfare ogni esigenza del mercato.



monumenti e capannoni industriali può essere molto più utile disporre di un veicolo piccolo e agile.

Ecco perché il Corpo dei Vigili del Fuoco sta sperimentando l'utilizzo di piattaforme aeree montate su veicoli da 4,5 tonnellate, che possono essere manovrati anche in spazi ristretti. Piattaforme aeree che devono essere rapide e affidabili per raggiungere qualsiasi punto, anche il più critico, partner affidabili nell'esecuzione di ogni genere di lavoro.

A loro volta, le piattaforme aeree devono basarsi su telai nati per questo scopo, progettati con una tecnologia applicabile alle piattaforme aeree autocarrate. A questo tipo di esigenza rispondono le quattro unità consegnate ai Vigili del Fuoco da Multitel Pagliero di Manta, in provincia di Cuneo, uno dei principali produttori europei di piattaforme

aeree.

"La gara per questa fornitura - spiega Sandro Pagliero che, insieme al fratello Renzo, dirige la società piemontese - è stata indetta dal Commissario per il terremoto de L'Aquila e vi abbiamo partecipato utilizzando la nostra esperienza nella progettazione di allestimenti per il soccorso e l'antincendio sviluppata in diversi anni".

Pur mantenendo la consueta impostazione delle piattaforme aeree montate su veicoli leggeri, queste unità per i Vigili del Fuoco hanno un cestello progettato appositamente per l'attività di soccorso, dove spiccano un supporto per la barella e una piccola lancia antincendio. "Questi veicoli - aggiunge Pagliero - hanno anche la funzione di controllo e messa in sicurezza di strutture danneggiate a quote relativamente basse, dove l'utilizzo di una tradizionale autoscala rappresenta uno spreco di attrezzature e uomini".

I Renault Maxity dei Vigili del Fuoco possono operare con un equipaggio di soli due uomini e comunque il cestello è in grado di raggiungere la ragguardevole altezza di 21 metri, ovvero il quinto piano di un edificio. Tale prestazione è resa possibile dai bracci in lega di alluminio, che Multitel utilizza da parecchi anni per offrire maggiore rigidità e leggerezza al sistema di sollevamento.

"Questo materiale - afferma Sandro Pagliero - consente di costruire sezioni di braccio più ampie e di maggiore spessore, e quindi più rigide, permettendo di salire più in alto senza incrementare il peso dell'automezzo".



Stretta di mano tra Sandro Pagliero e Domenico Pontonio di Renault Trucks Italia, in posa davanti ai Maxity dei Vigili del Fuoco.

PUNTO DI FORZA:
LA CAPILLARE RETE
DI ASSISTENZA

Per realizzare le quattro piattaforme aeree per i Vigili del Fuoco, Multitel ha scelto l'autotelaio Renault Maxity 150.45, equipaggiato con motore Euro 5 EEV da 2.953 cc a basso impatto ambientale e cambio manuale a sei marce. La cabina ha un ricco equipaggiamento, che comprende anche climatizzatore integrato, retrovisori elettrici e riscaldati, fendinebbia e radio con lettore di Cd ed Mp3. Il sistema frenante dispone di antibloccaggio Abs.

"Renault Maxity - spiega Sandro Pagliero, Direttore della società piemontese - è un autotelaio ideale per accogliere piattaforme aeree, perché offre dimensioni molto compatte rispetto ad altri modelli della sua categoria, quindi assicura un'elevata agilità. Nella costruzione delle piattaforme sono molto importanti anche lo spazio di allestibilità e una tara ridotta, caratteristiche del modello di Renault Trucks. Senza dimenticare che il telaio a longheroni offre un'elevata solidità e stabilità. Inoltre, la cabina avanzata consente di montare gli stabilizzatori anteriori molto in avan-



Sandro Pagliero, titolare della Multitel Pagliero.

ti, ottenendo una maggiore stabilità durante le attività di sollevamento. Un'altra importante caratteristica che ci fa scegliere Renault Trucks è la sua capillare rete di assistenza, che si estende in tutta Europa".

Un altro importante equipaggiamento dei Renault Maxity allestiti da Multitel è il sistema di stabilizzazione, che può essere allineato in modo automatico su terreni con pendenza longitudinale fino al 13 per cento. Equipaggiamento che l'azienda piemontese offre come optional sull'intera gamma di piattaforme ma che si rivela indispensabile per un veicolo di soccorso che deve poter operare in piena sicurezza su qualsiasi terreno.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

IL MIO CAMION DEVE ESSERE UN CENTRO DI PROFITTO

Renault Trucks SAS - capitale di 50.000.000€ - 954.506.071 RCS Lyon
Per le foto si ringrazia: © Renault Trucks - 03/2013.



renault-trucks.it





DAIMLER

Prestigioso compleanno per il Fuso Canter

PAOLO ALTIERI
STOCCARDA

Fuso nel segmento degli autocarri leggeri, da 35 a 75 quintali, è sinonimo di soluzione efficiente, compatta, bassi costi gestione, intervalli di manutenzione prolungati e carico utile elevato. Lo è sin dal lancio, che risale a mezzo secolo fa: nel 1963. Una leadership tecnica indiscussa che si è ulteriormente rafforzata col passare degli anni. Leadership oggi sottolineata da Duonic, primo cambio

a doppia frizione per autocarri, e dai nuovi motori Euro 5 EEV, e riconosciuta l'anno scorso dal premio giapponese per la tecnologia innovativa: per la prima

DAL LANCIO NEL 1963 SONO STATE VENDUTI 3,7 MILIONI DI ESEMPLARI IN 150 PAESI. IN PROGRAMMA QUEST'ANNO BEN 40 LANCI SUL MERCATO.

volta nella storia del "Car of the Year Special Award" è stato premiato, per l'anno 2013, un costruttore di veicoli industriali e Daimler Commercial Vehicles

Giappone, filiale di Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, ha ricevuto il riconoscimento in occasione della "Automotive Researcher's and Jour-

nalists' Conference" (RJC), organizzazione no profit. Fuso Canter Eco Hybrid è entrato nella storia del rinomato "RJC Car of the Year Award" per l'in-

novativa e completamente automatizzata trasmissione dual-clutch Duonic, accoppiata con un sistema di guida ibrido ad alta efficienza, tecnologia unica nel campo dei veicoli commerciali.

Fuso Canter Eco Hybrid, prodotto in serie anche per l'Europa nello stabilimento di Tramagal, in Portogallo, dal settembre 2012, è la versione ibrida del best seller Daimler che consuma fino al 23 per cento in meno di carburante. Il plus di costo viene completamente

ammortizzato entro tre o quattro anni. In Irlanda Fuso Canter Eco Hybrid è stato inoltre insignito del prestigioso riconoscimento "Best Energy Efficient Product" in occasione del "SEAI Energy Show 2013" (Sustainable Energy Authority of Ireland, Agenzia dell'Energia Sostenibile dell'Irlanda) a Dublino. Il modello ibrido si è infine aggiudicato il prestigioso premio "Irish Green Commercial of the Year 2013".

La prima generazione di Fuso Canter fece la sua comparsa sul mercato nel marzo del 1963. Dopo cinquant'anni e otto generazioni, Daimler festeggia questo veicolo come campione di vendite con oltre 3.700.000 unità vendute in tutto il mondo dal lancio sul mercato giapponese. Il veicolo industriale leggero Fuso Canter è il portabandiera di Mitsubishi Fuso, affiliata Daimler, ed è oggetto della domanda di professionisti del trasporto sparsi in oltre 150 Paesi.

Per il mercato europeo Fuso Canter viene prodotto dal 1980 a Tramagal e da allora gode di una crescente popolarità anche nel Vecchio Continente. "Siamo orgogliosi - ha dichiarato Albert Kirchmann, Presidente e CEO di Mitsubishi Fuso - dei successi ottenuti con Fuso Canter: 50 anni di storia rappresentano una dimostrazione della fiducia e della soddisfazione dei professionisti del trasporto nei confronti di Fuso Canter, prodotto che si distingue per l'elevata efficienza in termini di consumi e di costi operativi e gestionali globali.

Uno dei nodi centrali della strategia di crescita "Fuso 2015" consiste nel diventare il "Numero Uno" per i clienti, in particolare nell'ambito del mercato giapponese. Ecco perché uno degli obiettivi principali è fornire ai nostri partner commerciali prodotti, soluzioni e servizi adeguati". L'azienda ha in programma quest'anno ben 40 lanci sul mercato che riguardano sia nuove varianti di prodotto sia nuovi segmenti di mercato.

Oltre al 50° anniversario di Fuso Canter, l'affiliata Mitsubishi Fuso, fondata nel gennaio 2003, celebra il decimo anniversario di attività e l'80° anniversario del marchio Fuso, fondato nel 1932. Con il marchio Fuso viene commercializzata un'ampia gamma di veicoli industriali, tra cui i truck leggeri Canter e Guts, il veicolo del segmento medio Fighter, il truck pesante Super Great, l'autobus per il trasporto urbano Aero Star e l'autobus da turismo Aero Queen.

STORIA

Otto generazioni

Nel marzo del 1963 fu introdotto sul mercato giapponese come prima generazione di Canter il T720, veicolo leggero con cabina avanzata e carico utile di due tonnellate. Da allora è passato mezzo secolo. Il modello attuale appartiene all'ottava generazione di Canter e rappresenta il risultato di uno sviluppo tecnologico costante.

Fuso Canter Eco Hybrid coniuga la massima efficienza nei consumi con il massimo rispetto dell'ambiente, grazie a una combinazione innovativa del cambio a doppia frizione Duonic e della tecnologia ibrida. Oltre che nel mercato europeo, la variante ibrida viene proposta anche in altri mercati, a partire da febbraio in Australia, uno dei mercati di sbocco più importanti di Fuso. Alla prima generazione di Canter T720 seguì, nel 1968, la seconda di Canter T90: tutti modelli con motore ad alte prestazioni. Nel 1973 la terza generazione di Canter T200 e un'offerta di modelli ottimizzata con carico utile di 2,5 e 3 tonnellate. Nel 1978 la quarta generazione e la nuova offerta di modelli con ampia cabina e carico utile di 3 tonnellate. Nel 1985 la quinta generazione e l'introduzione del motore da 130 cv con turbocompressore. Nel 1991 viene raggiunto il traguardo del milione di unità vendute in Giappone ma Mitsubishi Fuso non si ferma e nel 1993 arriva la sesta generazione di Canter con aerodinamica perfezionata. Nel 2002 la settima generazione di Canter: un restyling per adeguare le prestazioni del veicolo agli standard internazionali. Nel 2006 la prima generazione di Canter Eco Hybrid. Nel 2010 l'ottava generazione di Canter con tecnologia BlueTec e un'altra svolta storica: il cambio a doppia frizione Donic. Nel 2012 la seconda generazione di Canter Eco Hybrid, combinazione unica al mondo di cambio a doppia frizione Duonic e tecnologia ibrida.



Bestseller mondiale tra gli autocarri leggeri e campione di vendite di Daimler Trucks, Fuso Canter è di casa in tutti i continenti e raggiunge ogni anno volumi di vendita a sei cifre. Alla fine dello scorso anno Fuso ha lanciato in Europa il Canter di ultimissima generazione, proponendo per la prima volta nella primavera di quest'anno anche modelli a trazione integrale.

Questo modello, denominato 6C18, viene offerto con un peso totale a terra di 6,5 t e una potenza di 175 cv/129 kW, sia nella versione con cabina singola sia con la cabina doppia a 7 posti. La trazione integrale può essere inserita e disinserita durante la marcia, a dimostrazione dell'elevata efficienza nei consumi di questo autocarro. La dotazione di serie comprende un bloccaggio del differen-

POTENZA IN FUORISTRADA CON FUSO CANTER 4x4

Cambio a doppia frizione e trazione integrale.

ziale per l'asse posteriore.

L'angolo di attacco anteriore di 35 gradi e posteriore di 25 gradi nonché l'angolo di rampa di 25 gradi dimostrano le doti fuoristradistiche del Canter 4x4. I freni a tamburo sia sull'asse anteriore che su quello posteriore (Canter 4x2: freni a disco su tutte le ruote) rispondono alle esigenze del duro impiego off-road. L'altezza minima dal suolo degli assi motore è di 210 o 185 mm.

L'accesso in cabina è agevolato da un gradino supplementare collocato sotto la cabina. Come il resto della gamma viene prodotto per il mercato europeo a Tramagal, da dove partono le consegne per oltre 30 Paesi del Canter in versione con guida a sinistra e a destra. In percentuale oltre il 50 per cento dei componenti è di origine europea, tra cui motore, componenti degli assi, sospensioni, freni, pneumatici, fari e luci, oltre ai sedili e a numerosi rivestimenti interni. Lo stabilimento è di proprietà di Mitsubishi Fuso Truck Europe, consociata di Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation Japan, alla quale Daimler partecipa con circa il 90 per cento delle quote.



Per il mercato europeo **Fuso Canter** viene prodotto dal 1980 a Tramagal e da allora gode una crescente popolarità nel Continente.

C.A.B.L.

Miracolo a Codogno

MAURO ZOLA
CODOGNO

Ci sono piccoli miracoli di efficienza nascosti tra le pieghe dell'economia italiana, come il Consorzio Autotrasportatori della Bassa Lodigiana, fondato nel 1968 da un gruppo di padroncini che soltanto così potevano disporre delle forze sufficienti a soddisfare le esigenze di colossi come ad esempio Unilever, che aveva uno stabilimento in zona e che fino a qualche anno fa è rimasto il loro cliente principale.

Una storia come tante, di quelle che però hanno fatto la storia del piccolo trasporto italiano. Il miracolo più evidente è però che il C.a.b.l. è rimasto una realtà indipendente, e non soltanto ha mantenuto lo stesso nome ma pure la stessa impostazione di base e che i soci, o almeno la maggior parte, sono i figli dei

fondatori. A partire da Enrico Ghilardi, che ora si occupa della gestione dell'intero Consorzio con il ruolo di direttore ma che è soprattutto il figlio di uno di quei primi padroncini.

Naturalmente nel corso degli anni qualcosa anche nel Consorzio è cambiato, arrivando ad esempio a contare su più di cento soci, che oggi invece sono tornati a essere soltanto dodici. Ma la rivoluzione più evidente è arrivata nel 2007, anno in cui si è deciso di assumere dei dipendenti e di acquistare dei camion di proprietà del Consorzio stesso e non più dei soci.

Un passo importante ma che in realtà non ha poi cambiato molto le cose: quello di presidente del Consorzio è sempre un ruolo volontario e non retribuito, e i soci attuali fanno sempre gli autisti e come prevede lo Statuto non possono avere più di due ca-

In missione
Uno dei 12 nuovi Premium in dotazione al Consorzio Autotrasportatori della Bassa Lodigiana.

mion di proprietà, perché tutti devono contare allo stesso modo. Quindi sono sia proprietari dell'azienda che autisti, a parte Mirco Pattonieri, a cui gli altri soci hanno chiesto di entrare a far parte dell'ufficio traffico, perché avere in quella posizione uno che sa bene come funziona il mestiere dell'autista è importante. Quindi un po' a malincuore Pattonieri ha assunto un autista e gli ha affidato il



suo camion. Lo ritrova comunque il sabato mattina, quando i soci e solo loro a rotazione vanno in azienda a fare la manutenzione a tutti i mezzi. Così è cominciata e così è proseguita per tutti questi anni.

Per il resto il Consorzio ha

grandi gruppo ha invogliato a lasciar perdere e concentrarsi sul core business. Una soluzione di puro buonsenso.

I clienti sono rimasti quelli della grande distribuzione, nomi importanti che sono in un certo senso una garanzia, sulle cui esigenze è stata co-

nella nostra realtà operativa. Lo dimostra il fatto che il ricambio è praticamente inesistente, dal 2007 nessuno ha mai chiesto di andarsene e nessuno era mai stato licenziato prima".

Il contenimento dei costi potrebbe però aver salvato il C.a.b.l. "Nel 2012 abbiamo visto un miglioramento, con qualche cliente che ci ha permesso di riguadagnare qualcosa sulle tariffe. Non siamo ancora arrivati al pareggio di bilancio ma probabilmente ci riusciremo già quest'anno. Anche grazie alla riduzione della flotta".

E all'acquisto di nuovi mezzi, visto non come una semplice spesa ma un'opportunità di ridurre i costi. "Quando i camion arrivano a un certo grado di usura i costi di manutenzione crescono troppo e allora abbiamo scelto di cambiare gran parte dei camion di proprietà".

Nelle scorse settimane sono stati consegnati gli ultimi cinque Premium, parte di una commessa di dodici formalizzata l'ottobre scorso e che ha comportato per Renault Trucks il ritiro di ben ventitre camion usati.

Prima di optare per il Premium, nella sua versione trattore da 460 cv con cambio automatizzato e retarder Voith, i soci del Consorzio hanno avuto l'occasione di provare praticamente tutti i principali modelli oggi in commercio. Quello che li ha convinti a rivolgersi al best seller Renault Trucks è, come spesso succede, l'economia d'esercizio. "Avevamo già avuto dei Premium in passato ma rispetto a quelli il modello attuale consuma un venti per cento in meno e questo è fondamentale per riuscire a stare sul mercato".

STRATEGIE DI RISPARMIO

DETERMINANTE IL PROGRAMMA OPTIFUEL

A fare la differenza in sede di trattativa, e forse è la prima volta che un'azienda di trasporto lo dichiara pubblicamente, non sono state esclusivamente le qualità del Premium ma anche variabili come il corso di guida economica Optifuel, che nella sua versione più completa, quella che si sviluppa su tre giorni, è già stato frequentato da tre autisti del Consorzio, e che ha dato ottimi risultati, con un immediata riduzione del 10 per cento dei consumi. "Questo rispetto alle consuete performance dei nostri migliori autisti - rimarca il direttore del Consorzio - il che ci ha fatto riflettere. Infatti ora stiamo preparando una versione concentrata in una sola giornata, un sabato, che è l'unico momento in cui i camion sono fermi, a cui far partecipare sia i soci che i restanti autisti".

I vantaggi potenziali dell'Optifuel sono del resto piuttosto ingenti. "I nostri camion percorrono circa 100mila km l'anno, il che ci dà un risparmio di circa seimila euro per ogni singolo mezzo. Oggi più che mai una cifra simile fa la differenza".

Per coinvolgere anche gli autisti nell'operazione risparmio Ghilardi ha anche preso a pubblicare le diverse performance ottenute da chi guida i nuovi Premium, contando sullo scarico dei dati effettuato settimanalmente attraverso Optimax, lo

strumento di controllo che Renault Trucks, unico tra i costruttori, consegna direttamente ai clienti, in modo che possano verificare come gli autisti continuino a rispettare nel tempo i precetti appresi con il corso Optifuel.

"In questo modo facciamo leva sul loro lato competitivo. Tutti si considerano un po' il migliore autista e quindi fanno di tutto per dimostrarlo anche praticamente. Una sana competizione, mai esasperata ma utile a ridurre i consumi".



**È QUELLO CHE HA REALIZZATO
IL CONSORZIO DI CODOGNO, FONDATA NEL
1968 DA UN GRUPPO DI PADRONCINI .**

seguito l'evoluzione dell'universo trasporto, adattandosi negli anni Novanta a fare anche logistica nel capannone da 10mila mq che è diventata l'attuale sede, e con clienti importanti come Kraft, oltre a una sede staccata a Pomezia. Poi l'approdo nel settore di

struita la flotta, semirimorchi compresi, per la maggior parte centinati con qualche frigorifero per quando non se ne può fare a meno.

Nonostante l'impostazione prudente e concreta, o forse proprio per questa, il Consorzio l'anno scorso ha dovuto prendere una decisione sofferta ma giudicata inevitabile, riducendo a diciassette il numero degli autisti dipendenti e quindi di dieci unità la flotta di proprietà. "Ciò non perché mancasse il lavoro - spiega Ghilardi - noi ci occupiamo principalmente di carichi completi servendo i colossi della grande distribuzione, ma sono i conti che non quadravano più. Il 2011 è stato un anno molto difficile in cui abbiamo dovuto affrontare una situazione preoccupante: il 70 per cento dei nostri costi sono fuori dal nostro controllo, vanno dal prezzo del gasolio a quello delle autostrade. Abbiamo quindi dovuto prendere decisioni dolorose". Che hanno riguardato naturalmente gli autisti dipendenti. "Abbiamo dovuto lasciarne dieci a casa. Una vera sofferenza dato che prima non era mai successo. Tutti i nostri dipendenti sono stranieri, vengono dalla Romania, dal Senegal, dalla Costa d'Avorio ma sono ormai perfettamente integrati

RETI DI VENDITA E ASSISTENZA NEL NORD-OVEST

Com'è cambiata la geografia dei dealer

MAURO ZOLA
TORINO

Il Nord-Ovest, Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, ha da sempre avuto un ruolo centrale nell'universo del trasporto su gomma e non soltanto perché a Torino ha sede Iveco. In particolare l'area ha visto crescere, e a volte spegnersi, alcune delle maggiori concessionarie della Penisola, con il caso Nord Diesel che ancora oggi scuote il settore e ha dimostrato come non sempre le dimensioni siano in grado di assicurare la sopravvivenza.

Oggi poi la situazione è ulteriormente peggiorata rispetto all'anno scorso, quando già era considerata grave. Lo confermano gli appena 1.666 camion sopra le 6 tonnellate venduti nei primi due mesi di quest'anno in tutta Italia, il 17 per cento in meno rispetto ai 2.000 del disgraziato 2012. E anche scendendo nel dettaglio del Nord-Ovest i numeri si fanno talmente risibili da rendere inutile una suddivisione per marchi, basti dire che in tutto il Piemonte si sono venduti

fino a fine febbraio 174 veicoli, sempre sopra le 6 t, a cui si possono aggiungere i 3 della Valle d'Aosta, mentre in Liguria ci si è fermati a 43. Numeri ben miseri sulla cui base ripartire.

Passando nel dettaglio delle reti dei singoli costruttori, la situazione da cui si attendono i maggiori sviluppi è quella che riguarda Man, marchio che in tutta l'area è rappresentato da un solo dealer, la Scavino Spa, che si occupa anche di Volkswagen e di Piaggio, e che fino a qualche settimana fa aggiungeva il mandato per la provincia di Milano.

La chiusura della sede lombarda, prontamente rilevata dalla CGT di cui parleremo più avanti, ha messo in luce che la crisi ha portato l'azienda in acque tempestose. Una notizia preoccupante per Man Italia, che ha qualche tempo fa svalutato le proprie quote dell'azienda di Alba, fino al 3 per cento del capitale azionario della Scavino, di cui all'inizio deteneva il 30 per cento. Questo perché tale partecipazione non è mai stata considerata ne-

Network

La concessionaria Renault Trucks Savcam ha la sede principale a San Maurizio Canavese, una a Orbassano nonché le rappresentanze di Biella e Aosta.



strategica né operativa dal costruttore, che non ha intenzione di portare avanti simili politiche per nessun concessionario.

cento infatti l'officina AlpiService, nel cuneese, affiancherà al mandato Renault Trucks quello del Leone.

Abbiamo detto di CGT, il

Orientale (Novara e Vercelli), per il resto il Piemonte è presidiato dalla Piemonte Trucks di Silvio Rosso, che, pur supportato da un'efficiente officina,

re l'intero territorio. Da qui l'affiancamento di GTT e l'attività sulle flotte svolta direttamente da Daf.

Piuttosto tranquilla la situazione per Renault Trucks, come spiega il direttore commerciale Francesco Stroppiana. "Possiamo contare su realtà storiche, che credono in questo mestiere e sono in grado di fornire il giusto livello di servizio". Nonostante il periodo, escluso quindi un programma di aiuti. "Non è previsto nessuna azione di sostegno, contiamo sulla loro forza imprenditoriale".

La rete Renault Trucks è una delle più complete, con

LA PESANTE CRISI CHE ORMAI DA CINQUE ANNI HA INVESTITO ANCHE IL MERCATO DEI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI HA PROFONDAMENTE MODIFICATO, PRESSO TUTTI I COSTRUTTORI, L'ORGANIZZAZIONE DI VENDITA E ASSISTENZA. ECCO, QUALE È OGGI LO STATO DELL'ARTE IN QUESTO CAMPO. L'INCHIESTA TOCCHERÀ L'INTERA PENISOLA. COMINCIAMO CON IL NORD-OVEST.

Oltre a queste notizie confermate le certezze sono poche, novità eventuali si attendono nei prossimi mesi.

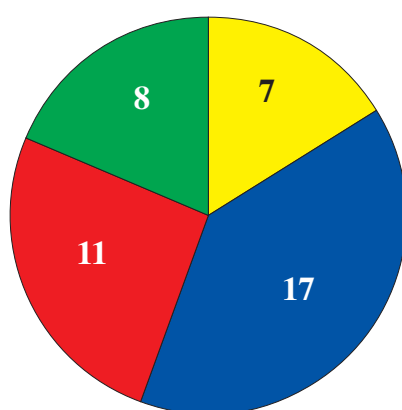
Man invece in Piemonte rafforza la sua assistenza, di re-

cui sbarco a Milano interesserà esclusivamente il mercato dei veicoli industriali. Lo specialista del cava cantiere è comunque già concessionario Daf su Milano e parte del Piemonte

che gli dà la forza di uscire spesso vincitore dalla battaglia sui prezzi, dispone però di una sola sede, quella storica di Bernezzo in provincia di Cuneo, da cui è difficile copri-

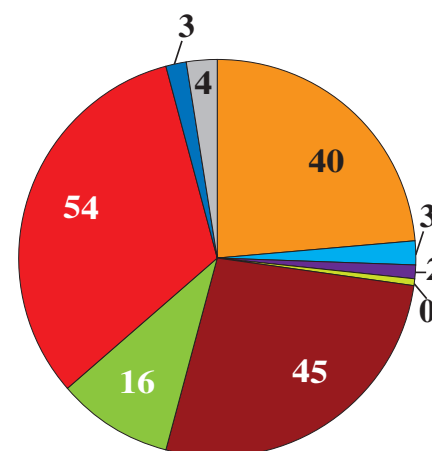
DATI DI MERCATO GENNAIO-FEBBRAIO

LIGURIA 43



Imperia 7 La Spezia 11
Genova 17 Savona 8

PIEMONTE-VALLE D'AOSTA 177



Alessandria 40 Novara 16
Aosta 3 Torino 54
Asti 2 Verbania Cusio Ossola 3
Biella 0 Vercelli 4
Cuneo 45



Filippo Giove, titolare della concessionaria Gabutti di Leini.



La **Piemonte Trucks** è supportata da un'efficiente officina che dà al dealer **Daf** la forza di uscire spesso vincitore dalla battaglia sui prezzi. La sede storica è quella Bermezzo in provincia di Cuneo.

quattro strutture che si dividono il territorio. Savcam copre l'area di Torino con la sede principale di San Maurizio Canavese, ma anche con un secondo punto vendita con officina a Orbassano inaugurato l'anno scorso e in più una rappresentanza a Biella e una ad Aosta, mentre la provincia di Vercelli è presidiata dagli agenti commerciali. Grazie a un accordo quadro con Farid, la Savcam ha mantenuto un buon fatturato, portando Renault Trucks l'anno scorso a essere nel torinese il secondo marchio dopo Iveco nel segmento superiore alle 6 ton.

Buona anche la situazione per Vama, che alla sede di Tortona, in provincia di Alessandria, zona in cui le vendite

vanno a rilento, ha affiancato la struttura di Genova. Meno rosea la situazione per l'Alpicar di Cuneo, titolare anche delle province di Asti, Imperia e Savona, che è però migliorata da quando il dealer ha aggiunto ai suoi servizi quello dell'officina. L'area di Novara è stata affidata a scavalco alla lombarda CVR, che ha impiantato un punto vendita nell'officina Erga di Cavallirio.

Per Mercedes-Benz il Nord-Ovest è sempre stato un'area di forte attenzione dove il brand ha lavorato molto per crescere nella quota di mercato, che anche negli anni buoni era più bassa della media nazionale e non rispecchia l'importanza di concessionarie

come Gino o Idea Uno, che nell'auto sono nomi importanti a livello nazionale. Sui camion faticano di più, nonostante la professionalità e l'impegno profuso dalle piccole strutture. Per incrementare la loro presenza sul territorio, insieme al terzo protagonista, la Novelli 1934 di Casale Monferrato, avevano anche pensato di aprire un truck center sul modello di quello tanto ammirato a Milano, ma il progetto è momentaneamente sospeso a causa della congiuntura di mercato.

Chi ha dovuto reinventarsi per forza è Volvo Trucks, che dopo il crollo annunciato di Nord Diesel ha preso direttamente in mano il Piemonte, cosa che del resto aveva già fatto in altre zone del Paese,

aprendo il proprio Truck Center Nord-Ovest, con officina, a Magliano Alpi, con una seconda officina gestita direttamente a Busca, nel cuneese. Del resto la politica del marchio svedese pare dirigersi sempre più verso una gestione diretta della vendita dei veicoli nuovi, strada che altri potrebbero essere costretti a seguire.

Come in parte Scania che, dopo la chiusura a fine dello scorso anno della Covencar, copre la zona di Cuneo con gli stessi agenti commerciali usati in precedenza dal dealer, che però operano direttamente per conto del costruttore.

Il resto della zona è presidiato, per quel che riguarda la Liguria, dalla Autoveicoli Erzelli, che rappresenta anche il marchio Nissan e in Piemonte dalla TurboCamion di Burolo d'Ivrea e dalla storica Gabutti di Leini, proprio alle porte del capoluogo piemontese. Il titol

lare Filippo Giove è da tempo un attento osservatore della realtà della distribuzione dei veicoli pesanti nel torinese, ma anche il suo consueto ottimismo pare svanito.

"Molti trasportatori - commenta - stanno chiudendo, gli altri faticano a essere pagati. Vendere camion non è mai stato così difficile, noi dipendiamo dai trasportatori, se questi guadagnano noi guadagniamo, altrimenti è dura per tutti".

Neanche con gli Scania si riesce a mantenere un buon margine? "Se vuoi vendere devi scendere con il prezzo, la concorrenza è tanta e le richieste poche". Inutile chiedere un commento sul futuro.

"Non saprei cosa dire, posso soltanto rilevare che in giro c'è molto pessimismo. In realtà qualcosa si vende ma la crisi dura ormai dal 2008 e anche chi aveva riserve le sta

finendo. Dalle recenti elezioni poi si è fermato tutto".

Abbiamo tenuto per ultimi i dealer Iveco, perché il marchio di casa ha sempre potuto contare su strutture solide e imponenti, a volte troppo, tanto che Orecchia, un punto fermo del trasporto torinese ha ceduto una bella fetta della propria società al costruttore. Ne è venuto fuori il Fiat Industrial Village e questa è sicuramente un segnale incoraggiante.

Per il resto se il Gruppo Garelli ha trovato una sua ricetta per sopravvivere, anzi prosperare, anche in tempi di crisi, Borgo Agnello e Co.Ve.Mi, che in pratica coprono il resto del Piemonte, da Novara e Biella ad Alessandria, si stanno strutturando per operare in maniera sinergica coinvolgendo anche la Liguria Diesel, per essere in grado di affrontare meglio il futuro incerto che aspetta questo angolo d'Italia.



La **Scavino Spa** di Alba di cui **Man Italia** detiene il 3 per cento del capitale azionario.

INTERVISTA

M. ZOLA
MONDOVI

Si può ancora fare il concessionario e guadagnare? Se si prende ad esempio la famiglia Garelli, proprietaria della concessionaria Iveco di Mondovì, la risposta non può essere che sì. Anzi, in tempi di crisi si può anche crescere, e così hanno fatto i Garelli, aprendo con regolarità filiali, ma soprattutto officine, in tutto il Piemonte del Sud. E altre hanno intenzione di aprirne.

"Ad Alba inizieremo i lavori alla fine di quest'anno - spiega Gianluca Garelli - Abbiamo già acquistato il terreno su cui sorgerà l'officina, che ospiterà anche un punto vendita e occuperà una ventina di persone".

Il segreto del successo della Garelli, o almeno uno dei segreti, sta tutto qua, nell'attenzione estrema al business del post vendita.

"È una strada che abbiamo imboccato già dieci anni fa, cioè quando abbiamo realizzato che nelle riparazioni, oltre che nella vendita dei ricambi e dell'usato stava il futuro del nostro lavoro. Nel 2003 abbiamo quindi iniziato a investire, aprendo ad Asti, dove avevamo già un punto d'appoggio, ma non un'officina gestita direttamente. Oggi quella struttura ha venti dipendenti e realizza un fatturato di 3,5 milioni di euro. Nel 2006 abbiamo inaugurato la nuova sede di Mondovì, portando a 35 il numero dei meccanici, ampliando l'officina e aggiungendo servizi come le gomme, la carrozzeria e la carpenteria. Nel 2008 è stata la volta di Saluzzo, nel 2009 di Cuneo e nel 2012 abbiamo inaugurato la nuova officina di Fossano. Si tratta in tutti i casi di realtà con una superficie di circa 4mila mq e venti dipendenti ciascuna. Cioè le dimensioni necessarie per arrivare a regime a un fatturato di almeno tre milioni e mezzo, che permetta di ammortizzare il costo per l'apertura e le spese fisse".

Numero e qualità degli investimenti hanno

GRANDE DINAMISMO NEL POST-VENDITA

La ricetta del Gruppo Garelli per combattere la crisi.



consentito al Gruppo Garelli di diventare la più estesa rete di assistenza in Piemonte (e forse non solo), anticipando quello che sarà il trend del settore nel prossimo futuro, sempre se i concessionari vogliono continuare a lavorare e magari anche a guadagnare.

"Oggi ripariamo oltre metà dei camion che circolano in provincia di Cuneo. Indipendentemente dal marchio che portano, da noi tutti sono benvenuti e trattati con il massimo riguardo. Noi oltre che sulla vendita dei veicoli nuovi abbiamo puntato a raggiungere una quota importante nel mercato nell'assistenza. Questo era del resto l'unico modo per ripagare gli investimenti che

per noi hanno raggiunto i quaranta milioni di euro, una cifra impossibile da recuperare soltanto con i veicoli nuovi, su cui i margini sono ormai molto risicati".

Possedere tante officine però forse non basta.

"Naturalmente no, bisogna anche saper garantire al cliente quello di cui ha bisogno. Nel 2012 ci siamo classificati con le nostre officine al primo posto tra i riparatori della rete Iveco di tutta Italia nella soddisfazione dei clienti, un risultato calcolato analizzando direttamente i voti dell'utenza. Questo perché siamo attenti alle loro esigenze, ad esempio lavorando senza prenotazione. Questo lo possiamo fare perché disponiamo di strutture organizzate, di capannoni in cui puoi entrare con ancora agganciato il semirimorchio, con tutte le attrezzature più moderne che ne migliorano l'efficienza, con piazzali e aree di manovra che rendono la vita più facile ai camionisti. Grazie a questa impostazione possiamo contare su di una base di lavoro costante, forse l'unica che rimane se ci si occupa di veicoli industriali".

I risultati di questa impostazione sono evidenti esaminando il fatturato del gruppo.

"Su di un totale, nel 2012, di 56 milioni di euro, 26 derivano dall'assistenza e dalla vendita dei ricambi, in più fatturiamo dieci milioni con i camion usati mentre il resto arriva dalla vendita del nuovo. Può sembrare molto ma bisogna precisare che in buona parte deriva dalla fornitura a grandi flotte, che sono nostri clienti storici ma su cui i margini sono ridotti. Oggi per funzionare una concessionaria deve portare avanti tutti e quattro i business principali: ricambi, officina, vendita del nuovo e dell'usato, in modo che quando uno scende l'altro faccia da calmiera".

Dieci milioni di euro con i camion usati sono tanti, quando altri non riescono a smaltire quel che hanno sui piazzali.

"Ma per noi l'usato non è certo quello delle permutate, piuttosto vuol dire andare in giro per il Paese e comprare camion di seconda mano per poi rivenderli spesso fuori dall'Italia o anche dall'Europa. Un lavoro difficile, che però porta margini interessanti e che se fatto bene dà tante soddisfazioni. Il segreto è uno solo: pagare il giusto per poter rivendere guadagnandoci".

Avete aperto tante officine e il modello funziona, vuol dire che il futuro quindi appartiene ai grandi gruppi?

"In realtà ogni nostra officina ha un suo bilancio in attivo, è in grado di ammortizzare da sola i costi dell'immobile e le spese correnti. Averne molte serve a soddisfare i trasportatori che non vogliono fare tanti chilometri per andare a riparare il camion, quindi devi esserci in tutti i punti strategici".

In più da un'immagine di solidità che non guasta e ti permette di non perdere il contatto con i clienti che per i più svariati motivi, non hanno comprato Iveco

"Ma più dell'immagine contano i fatti, l'era dell'apparenza è finita, in tutti i campi, vale soltanto la sostanza. Chi oggi resta in piedi e va avanti ha ragione, perché la crisi c'è per tutti e tocca tutti".

Voi come la combattete?

"Ci siamo concentrati sull'assistenza ai veicoli leggeri, abbiamo anche aperto ad Alba una concessionaria, con officina, Fiat Professional. Ma più in generale in tutte le nostre sedi vogliamo riparare veicoli commerciali, derivati e autovetture, infatti ogni nostra officina ha un reparto dedicato separato da quello dei trucks, i clienti sono frammentati ma garantiscono un lavoro più costante che va a compensare il calo dei pesanti e soprattutto del mezzo d'opera".

Come riuscite ad attrarre una clientela così diversa dal vostro target abituale?

"Facendo marketing, offrendo tagliandi a buon prezzo. E poi siamo più strutturati e quindi in grado di garantire un servizio efficiente. Li trattiamo bene e facciamo pagare il giusto, così vengono da noi anche quando gli è scaduta la garanzia".

OM STILL

L'ibrido spinge in alto

LINO SINARI
SALERNO

Si è chiuso in Campania il road show con cui OM Still ha presentato ai clienti italiani i nuovi modelli di carrelli elevatori RX70-40/50 e RX70-60/80, con portata da 4 a 8 tonnellate, che vanno a completare la serie RX70. I principali vantaggi offerti da questi carrelli riguardano l'abbinamento di una motorizzazione diesel e una tecnologia ibrida. Questo riduce le emissioni oltre naturalmente ai consumi. Inoltre, le caratteristiche dei nuovi carrelli, come la cabina di guida, personalizzabile e pensata per assicurare all'operatore il massimo comfort e un'ottima visibilità, consentono di incrementare la produttività e la qualità del lavoro svolto. In particolare, a colpire clienti e concessionari è stato il modello RX70-80, con baricentro da 900 mm, che gli consente di

spostare carichi di grandi dimensioni. Più in generale, le due nuove gamme dispongono di un sistema di trazione misto diesel/elettrico, con una powerline che combina il sistema ibrido con motori industriali ad alte prestazioni, rendendo praticabili ritmi di lavoro molto elevati, pur con un livello di consumo particolarmente basso. Alla potenza si unisce la precisione del comando dell'avviatore di marcia e del sistema idraulico, con cinque programmi regolabili, il che da modo di personalizzare la velocità massima operativa e anche i processi relativi all'accelerazione e alla frenata.

L'uso della tecnologia ibrida ha permesso ai carrelli RX70-60/80 di raggiungere risultati eccellenti nella riduzione delle emissioni, abbattendo del 50 per cento l'ossido di azoto e del 97 per cento le polveri sottili. Ai consumi pensa invece il pro-

gramma di efficienza Blue Q, grazie a cui si arriva a un 20 per cento in meno rispetto a un carrello di pari portata con motore termico.

Anche su queste versioni più performanti si ripropongono i contenuti tecnici di tutta la gamma OM Still, come la gestione di accelerazione e frenata attraverso un unico pedale: per rallentare basta quindi sollevare il piede, il che è molto utile per evitare il rotolamento accidentale in avanti della macchina. Oltre a permettere un risparmio del freno di servizio che viene usato molto raramente.

Per quel che riguarda le dimensioni, anche i modelli da 8 tonnellate si presentano compatti, con una larghezza di 1,6 metri che li rende capaci di operare in corridoi larghi meno di 5 metri, sfruttando al meglio l'intera superficie di magazzino disponibile. Il design è funzionale ed ergonomico con infinite possibilità di personalizzare la cabina, molto ampia e isolata dalle vibrazioni oltre che insonorizzata e fornita di comandi facilmente accessibili.

L'uso di parti incapsulate che non richiedono manutenzione, oltre al gruppo motore elettrico che utilizza la tecnologia trifase e un freno a disco a bagno d'olio esenti da usura, richiedono un intervento di manutenzione al veicolo soltanto dopo 1.000 ore di esercizio, oppure ogni dodici mesi. L'insieme di tutte queste caratteristiche ha l'effetto di abbattere sensibilmente il total cost of ownership per la clientela.



Il carrello **RX70-80** è dotato di motore diesel e tecnologia ibrida.



KARREL

NUOVA SEDE PER LA CONCESSIONARIA UFFICIALE OM STILL DI MANTOVA

MANTOVA - Nuova sede per Karrell, concessionaria ufficiale OM Still di Mantova. La struttura, che si trova a Pontermerlano di Roncoferaro, è cinque volte più grande della precedente e copre un'area di 6mila metri quadrati, di cui 2.600 coperti, in cui trovano posto gli uffici, l'officina, il magazzino ricambi e una sala di 300 mq per i corsi di formazione, oltre a due piani ulteriori destinati a sviluppi futuri. In tutto, alla Karrell lavorano oggi trenta persone. Particolarmente curata la parte dedicata all'officina meccanica ed elettronica, dotata di pedane di sollevamento, carro ponte, sistemi di diagnostica e controllo, due forni di verniciatura, area di lavaggio e stoccaggio carrelli. Il magazzino ricambi è invece automatico, a sviluppo verticale.



CROWN LIFT TRUCKS

IMPEGNO DIRETTO SUL MERCATO ITALIANO

Sbarco in grande stile sul mercato italiano per il produttore tedesco di carrelli elevatori Crown Lift Trucks, che ha rilevato le attività commerciali e i dipendenti della rete italiana Amis, che ne distribuiva già i prodotti, entrando così direttamente in scena, come aveva del resto già fatto recentemente in Spagna, sia per la vendita che per l'assistenza. A supportare l'attività della filiale italiana, e in particolare i servizi di assistenza, sarà il centro ricambi Crown di Monaco, che può gestire le spedizioni di componenti con consegna diretta ai furgoni dei tecnici entro le 24 ore, una formula già collaudata con successo negli altri Paesi europei in cui opera il costruttore. "La nostra presenza diretta in Italia - spiega in un comunicato Richard De Graaf, director dealer operations EMEA di Crown - unita a un'eccellente gamma di soluzioni per la movimentazione di materiali, un ampio parco carrelli a noleggio e un assortimento completo di opzioni di noleggio a lungo termine e di assistenza, ci permetterà di rafforzare ulteriormente la nostra posizione presso i numerosi clienti locali. Inoltre, ci consentirà di offrire la miglior assistenza possibile ai clienti internazionali di Crown che operano sul territorio italiano".

"Crown è un nome già ben affermato in Italia - conferma Piero Lombardi, già Direttore generale di Amis e ora General Manager Crown per l'Italia - ma l'integrazione nella sua rete globale, unita alla nostra conoscenza del mercato italiano, ci consentirà di rispondere in modo ancora più efficace alle richie-

ste dei clienti, specialmente in tempi economicamente impegnativi come quelli che stiamo vivendo".

Tra le gamme di carrelli su cui Crown punta maggiormente c'è di sicuro la serie dei modelli retrattili ESR 5200, presentata alla fine dello scorso anno. Si tratta di carrelli studiati per operare all'interno di magazzini dalle dimensioni contenute, caratterizzati dal sistema intelligente di velocità ottimizzata in curva Optimised Cornering Speed, brevettato da Crown, che in automatico è in grado di capire se l'operatore sta affrontando una curva a velocità troppo elevate e di adattare l'accelerazione ai livelli di sicurezza, il che permette di migliorare in breve tempo il grado di padronanza del manovratore aumentandone la produttività.

Altra carta vincete dei carrelli retrattili Crown, e in particolare della versione ESR 5220, sono le dimensioni compatte, con una larghezza di 1.120 mm, il che fa sì che due carrelli possano operare in contemporanea in corsie larghe appena 2,5 metri. Le ridotte dimensioni non ne inficiano però le caratteristiche di robustezza e potenza: la portata di sollevamento è di 7.500 mm, con anche strette che possono contenere comodamente un euro pallet. Il modello 5240 è invece dedicato agli impieghi con altezze di sollevamento inferiori ai 9,5 metri. Entrambi i modelli di retrattili ripropongono una base tecnica presa di peso dai modelli Crown di maggiori dimensioni, come la precisione nella risposta ai comandi idraulici.

Al vertice della gamma dei carrelli retrattili 5200 stanno i modelli ESR 5260 e 5280, con una capacità di carico che può arrivare fino alle due tonnellate e un'altezza massima di sollevamento di 13 m. A questo si aggiungono esclusive come il sistema opzionale di abbassamento e recupero dell'energia dell'ESR 5260, che utilizza l'abbassamento delle forche per ricaricare la batteria del carrello. In più, sono stati inseriti accorgimenti come il montante decentrato per facilitarne l'utilizzo, oppure lo schienale FlexBack dal design ergonomico e con supporto lombare regolabile.

GRUPPO GEFCO

PROSEGUE SENZA SOSTA IL PIANO DI ESPANSIONE

Il Gruppo Gefco, leader nel settore della logistica automobilistica e Industriale, prosegue la sua espansione internazionale nei mercati target prevedendo di intensificare la presenza mondiale nel 2013. Di particolare rilevanza il ruolo assunto in Asia centrale, Europa centrale e orientale nonché Medio Oriente, dove la crescita del Gruppo ha raggiunto il 17 per cento nel 2012. Gefco opera attraverso due joint venture: Emma (Eurasia MultiModal Alliance, con sede a Riga), che gestisce i flussi di distribuzione tra l'Europa e l'Asia, e Algaï, specializzata nella logistica automobilistica, con sede a Mosca. In Russia ormai da 10 anni, con all'attivo sette sedi e oltre 300 dipendenti, lo scorso anno Gefco Russia ha registrato una crescita di quasi l'11 per cento. A guidare questo sviluppo sono stati prevalentemente i settori automobilistico e industriale, ma anche le attività commerciali con l'Europa centrale e orientale e l'Asia orientale. Nell'ottica di posizionarsi al centro dei flussi tra Medio Oriente, Africa e Asia, Gefco ha inoltre costituito di recente una filiale a Dubai. Gefco Medio Oriente si occuperà di rispondere alla crescente domanda dei settori automobilistico, energetico, della grande distribuzione, dei beni strumentali così come di altri settori. Ancora nel 2012, l'operatore logistico ha aperto una filiale in Sudafrica e ha lanciato la linea di spedizione marittima groupage LCL (Less than Container Load) settimanale tra l'Europa e il Sudafrica. In Estremo Oriente, il fatturato è aumentato del 20 per cento; Gefco tra l'altro opera in Cina attraverso quattro strutture. Il Gruppo continua poi a supportare i propri clienti in Sudamerica e in particolare in Brasile, dove l'industria automobilistica sta crescendo a ritmi elevati.

NUOVO
HD9



COMFORT ESTREMO PER LAVORI ESTREMI.

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

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

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

IVECO
ASTRA



VDO

Tutto sotto controllo con smartphone

PAOLO ALTIERI
MILANO

L'ultima novità applicata alla gamma di cronotachigrafi VDO riguarda il collegamento Bluetooth tra l'apparecchio e lo smartphone dell'autista. Questo viene realizzato tramite il modulo DTCO SmartLink, che può essere inserito nella porta frontale del tachigrafo e che dialoga con il telefono cellulare del conducente tramite l'App VDO Driver. Le implicazioni pratiche dell'innovazione ce le spiega nel dettaglio Lorenzo Ottolina, marketing manager della filiale italiana di VDO.

"Lo smartphone è diventato ormai uno strumento sempre più diffuso nella comunicazione tra l'autista e la propria sede aziendale. Ora, grazie al DTCO® SmartLink e all'App VDO Driver, gli autisti possono utilizzare lo smartphone anche per accedere alle funzioni del tachigrafo digitale. L'autista non deve far altro che inserire il DTCO® SmartLink nell'interfaccia frontale del tachigrafo, connettendolo così al suo cellulare tramite Bluetooth. Una volta avviata l'App VDO Driver, può quin-

di usare lo smartphone per effettuare tutte le operazioni necessarie sul tachigrafo, visualizzare i suoi tempi di guida e di riposo per scoprire in tempo reale quanto ancora

IL MODULO DTCO SMARTLINK CONSENTE IL COLLEGAMENTO BLUETOOTH TRA IL TACHIGRAFO E IL TELEFONO CELLULARE DELL'AUTISTA.

potrà guidare e quando dovrà fermarsi per una pausa. Per elaborare questi dati, l'App utilizza la funzionalità VDO Counter, implementata nel tachigrafo a partire dalla versio-

ne 2.0. Il VDO Counter calcola i tempi di guida e di riposo del conducente in tempo reale e li mostra sul display del tachigrafo, oppure direttamente sul cellulare. Un'occhiata al

suo smartphone e l'autista saprà subito quando dovrà fermarsi per una pausa. I dati relativi alla guida sono presentati in una forma grafica intuitiva e facile da usare. Inoltre,



DTCO SmartLink, inserito nella porta frontale del tachigrafo, dialoga con il telefono cellulare del conducente tramite l'App VDO Driver.

nitorare la situazione del traffico per evitare ingorghi e conseguenti perdite di tempo. Un'altra novità che sarà a breve introdotta è la soluzione ETA, 'estimated time of arrival' (tempo di arrivo previsto): il cliente sarà costantemente informato sui tempi di arrivo della merce che dovrà essere consegnata presso il proprio

legge europei. Grazie alla sua elettronica intelligente, rileva e corregge le interferenze esterne, come i tanto usati magneti, proteggendo da eventuali manomissioni l'interfaccia tra il veicolo e il trasmettitore del segnale. Più in generale siamo sempre attenti agli aspetti di sicurezza, pertanto tutte le nostre attività sono indirizzate verso la legalità asso-



VDO si sta attrezzando per rispondere a condizioni di traffico sempre più intenso e contrastare l'imminente saturazione delle strade.

punto di scarico".

Di recente l'Asaps (Associazione Amici della Polizia Stradale) ha pubblicato una vera enciclopedia dei modi per taroccare un tachigrafo scoperti dalle forze dell'ordine. Anche con modelli di nuova generazione il problema persiste?

"Sul modello DTCO® 2.0 sono stati implementati i più recenti requisiti di sicurezza dei dati imposti dalla normativa europea. Con effetto immediato, oltre al segnale di velocità, il tachigrafo utilizza un secondo segnale di movimento indipendente (IMS). Questo segnale è stato standardizzato per tutti i produttori di veicoli industriali e ora è automaticamente abbinato ai dati di velocità provenienti dal trasmettitore: il DTCO® 2.0 ne verifica l'attendibilità. Questa funzione di mappatura fornisce una protezione ulteriore contro ogni tipo di alterazione del tachigrafo. Un'altra novità è l'uso del sensore di velocità KITAS II +, conforme anch'esso ai nuovi requisiti di

luta e la continua formazione e supporto a centri tecnici e autorità".

Come è andata l'ultima campagna per il modello più recente, il DTCO® 2.0?

"A differenza degli anni passati, quest'anno non è stata lanciata la tipica campagna di 'rottamazione', ma è da poco stata introdotta una nuova iniziativa per la sostituzione del tachigrafo digitale che, a fronte dell'acquisto di un nuovo tachigrafo DTCO® 2.0, consente di ricevere in omaggio uno SmartLink. La promozione è partita da poco, ma il feedback che stiamo riscontrando è comunque positivo".

Come sta reagendo al persistere della crisi il comparto dei cronotachigrafi?

"Sebbene il mercato dei veicoli industriali versi in una situazione di crisi, ci aspettiamo un cambiamento in positivo nell'immediato futuro, soprattutto grazie alla ripresa, quest'anno, delle calibrazioni la cui cadenza è diventata biennale a partire dal febbraio dello scorso anno".

VEICOLI PESANTI DI LINEA

SCATTA L'OPERAZIONE PARCHEGGIO SICURO

Tra le innovazioni che VDO sta preparando, una delle più interessanti riguarda le informazioni sui parcheggi per i veicoli pesanti di linea. "Con cui affrontiamo uno dei problemi più urgenti nel trasporto di merci a lungo raggio - chiarisce Lorenzo Ottolina - Spesso i conducenti di veicoli commerciali alla ricerca di un parcheggio libero o una zona di sosta finiscono per superare il loro tempo di guida consentito e per parcheggiare in zone a rischio, sia per loro che per altri utenti della strada, come sul ciglio della strada o in prossimità di entrate e uscite".

Come funzionerà la vostra App?

"Come primo passo è ipotizzabile che sarà possibile fornire automaticamente al conducente notizie relative a tutte le aree di parcheggio, con particolare dettaglio circa le zone più comode lungo il suo percorso, in modo da non mettere a repentaglio il suo tragitto. Come secondo passo, se le infrastrutture lo permettono, la soluzione ITS di VDO può fornire informazioni dettagliate su quali siano le zone di parcheggio e le aree di sosta ancora disponibili, in modo da facilitare la scelta per l'autista. In un prossimo futuro, l'autista potrà sapere in tempo reale, mentre è ancora al volante, se l'area di parcheggio indicata dispone anche di servizi accessori per l'igiene, la ristorazione o la manutenzione del veicolo. Supponendo che i dati possano essere scambiati tra il veicolo e le infrastrutture, l'autista sarebbe così in grado di prenotare il parcheggio durante il viaggio, semplicemente premendo un tasto. Questo eliminerebbe deviazioni dal percorso alla ricerca di parcheggio, che costano tempo e carburante. Di conseguenza, la strada sarebbe meno trafficata, a evidente vantaggio di tutti gli utenti della strada, ci sarebbero meno camion parcheggiati male e l'autista sarebbe sicuro di trovare un luogo sicuro e comodo per parcheggiare".

RENAULT TRUCKS

Nato per stupire

FABIO BASILICO
PERO

I clienti ne rimangono impressionati e a ragione. Le performance del sistema Optitrack di Renault Trucks per gli impieghi off road sono di assoluta rilevanza per la gestione ottimale del trasporto. Disponibile da aprile 2010 sul Premium Lander, il sistema OptiTrack offre infatti la possibilità di disporre di potenza motrice extra solo quando è veramente necessario. Utilizzando 2 motori idraulici posti nell'asse anteriore, il veicolo è in grado di uscire da situazioni difficili, mantenendo allo stesso tempo tutto il comfort, il carico utile e i bassi consumi di un normale veicolo da strada.

Tre anni fa, il sistema messo a punto dal costruttore francese venne proposto per la prima volta su un Premium Lander in configurazione trattore 4x2. Ora il sistema è disponibile sulle versioni motrice 4x2, 6x2 e 6x4 così come sulle versioni trattore 6x4 e 4x2. Semplicemente premendo il bottone sul cruscotto, il

sistema fornisce temporaneamente ulteriore potenza motrice fornita da 2 motori idraulici presenti nel mozzo delle ruote anteriori. Abbinato al cambio robotizzato Optidriver+, OptiTrack è attivabile sia in marcia avanti sia in retromarcia. E si disconnette automaticamente quando la velocità supera i 25 km/h.

DISPONIBILE DA APRILE 2010 SUL PREMIUM LANDER, IL SISTEMA OPTITRACK OFFRE INFATTI LA POSSIBILITÀ DI DISPORRE DI POTENZA MOTRICE EXTRA SOLO QUANDO È VERAMENTE NECESSARIO.

"Grazie alla trazione idrostatica anteriore inseribile - spiega Fabrizio Petronzi, fondatore della Europet di Atessa che utilizza due trattori Renault Premium Lander OptiTrack per il trasporto di mangime - riusciamo a raggiungere senza alcun problema gli allevamenti nei luoghi più disagiati. Solamente premendo un pulsante, ci si tira fuori da situazioni difficili, senza il rischio di dover lasciare il proprio veicolo".

Nei tre anni passati, le ven-

dite di Premium Lander con sistema OptiTrack hanno continuato a crescere riscuotendo un grande successo sul mercato. Il sistema, infatti, permette agli autisti di uscire da situazioni complicate mantenendo allo stesso tempo il carico utile e i bassi consumi di un normale veicolo da strada. I clienti sono sorpresi dalla sua

efficienza, dal comfort e dalla sua semplicità di utilizzo.

La gamma Construction di Renault Trucks è attualmente costituita dal Premium Lander, un veicolo di approccio al cantiere con capacità di carico al top e comfort elevato, dal Kerax, veicolo che offre la massima potenza di trazione e la massima robustezza per i lavori più duri e dal Midlum 4x4, un veicolo medio, con Mtt di 16 tonnellate, riconosciuto per la sua grande manovrabilità. Nel 2012 e 2013,



la gamma Construction di Renault Trucks si è ampliata ulteriormente con l'introduzione del Premium Lander Tridem 8x4*4 con un asse sterzante sollevabile nella parte posteriore per facilitare le manovre e con quattro nuove configurazioni del Premium Lander OptiTrack (mo-

trice 4x2, 6x2 e 6x4, trattore 6x4). La gamma Kerax, inoltre, si è ampliata grazie alla configurazione 8x8 e al Kerax Xtrem, per soddisfare le richieste più estreme in termini di potenza di traino. Questo veicolo è anche disponibile con il kit Adventure, così come con i pneumatici da 24

pollici. Anche la gamma Construction beneficia dei vantaggi propri delle Optifuel Solutions by Renault Trucks, offrendo strumenti e servizi tecnologici orientati ad affrontare le condizioni impegnative incontrate durante la guida dei veicoli nei cantieri e volti alla riduzione dei consumi.

FRESH A PORTER

VENITE A CONOSCERE **U-GO!** AL
WEEK END DEL CAMIONISTA
18-19 MAGGIO 2013
MISANO (RN)
PADDOCK PRINCIPALE



YOU GO? CI VUOLE U-GO! Primo

condizionatore portatile, **U-GO!** è l'ultima novità Autoclima: facile da utilizzare, non richiede mani esperte, garantisce la temperatura ideale rinfrescando e riscaldando l'interno dell'abitacolo e può essere spostato da un mezzo all'altro. Con **U-GO!** il fresco diventa portatile! www.u-gofresco.com



AUTOClima
QUALITY & COMFORT

www.autoclima.it
sales@autoclima.com
tel. 011.9443210

Fiat Doblò Cargo XL



LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Fiat

Nome - Doblò XL Cargo 2.0 Multijet Power

Configurazione - Furgone.

Motore - 2.0 Multijet 16V Power FAP. Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Multijet Common Rail a controllo elettronico con turbocompressore e intercooler, filtro anti-particolato, Start&Stop. Distribuzione: 4 valvole per cilindro, 2 ACT con cinghia dentata. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 1.956 cc. Potenza max CE: 99 kW/135 cv a 3.500 giri/min. Coppia max CE: 320 Nm a 1.500 giri/min.

Cambio - A sei marce + retromarcia.

Pneumatici - 195/60 R16.

Sospensione anteriore - A ruote indipendenti tipo McPherson, con bracci oscillanti ancorati a traversa ausiliaria, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali e barra stabilizzatrice.

Sospensione posteriore - A ruote indipendenti Bi Link, molle ad elica, ammortizzatori telescopici bi taratura, barra stabilizzatrice.

Impianto frenante - Freni anteriori a disco autoventilati, posteriori a tamburo, ABS, EBD, ESP, Hill Holder, HBA, ASR.

Sterzo - A cremagliera con servosterzo idraulico.

Dimensioni esterne - Passo 3.105 mm, lunghezza 4.740 mm, larghezza 1.832 mm, altezza vuoto 2.125 mm.

Diametro di sterzata - 12,5 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 2.170 mm, larghezza 1.714 mm, altezza di carico 1.550 mm, larghezza tra i passaruota 1.230 mm, altezza soglia di carico 545 mm, volume di carico 5 mc.

Masse - Mtt 2.500 kg. Tara 1.500 kg. Portata utile 1.000 kg.

Serbatoio carburante - 60 litri.

Ambizioni da furgone leggero

MAURO ZOLA
TORINO

Con la versione XL del Doblò Cargo, Fiat Professional va a coprire l'ennesima nicchia di mercato, facendo in un certo senso uscire la furgonetta dai ristretti confini della sua categoria. Con un volume utile di 5 metri cubi (che nelle versioni con griglia rimovibile a separare abitacolo e zona di carico può diventare di 5,4 mc) siamo infatti nell'area di competenza dei furgoni leggeri, ma con molta maneggevolezza in più. Il raggiungimento di un tale obiettivo ha naturalmente comportato qualche rinuncia in fatto di stile: la silhouette del Doblò in questa versione si ingrassa e se pure mantiene una cert'aria piacevole, si vede chiaramente che le esigenze operative l'hanno fatta da padrone. Ne valeva sicuramente la pena, lo spazio interno soprattutto in altezza è

LA VERSIONE XL DEL DOBLÒ CARGO SORPRENDE PER IL VOLUME UTILE CHE PUÒ ARRIVARE A 5,4 METRI CUBI.

incredibile, un conducente di media statura può tranquillamente stare in piedi nello spazio di carico.

La scelta di campo tra Doblò e furgone, magari anche lo Scudo dello stesso marchio, è dovuta principalmente a cosa una persona deve trasportare: in questo caso infatti la volumetria è al top ma la lunghezza utile per il carico resta quella delle versioni a passo lungo, poco più di 210 centimetri. Nel nostro caso la paratia divisoria era del tipo fisso, il che garantisce un miglior comfort, soprattutto acustico, per il guidatore, a cui però si può facilmente rinunciare, preferendo la già citata griglia e guadagnando qualche decina di centimetri.

Per il resto l'accesso alla zona posteriore è comodo, come sulle altre versioni del Doblò Cargo, con un solo portellone

laterale e le due porte posteriori a battente asimmetriche; queste si possono aprire fino a 180°, il che consente, facendo molta at-

tenzione e correndo qualche rischio, di caricare con un carrello elevatore. L'interno del vano è rivestito con una plastica mol-



La dotazione di bordo comprende un ottimo impianto radio, che può essere implementato con il navigatore della serie TomTom.

to resistente e comprende la consueta dotazione di anelli per assicurare il carico.

Passando all'abitacolo, è decisamente di livello superiore rispetto a buona parte della concorrenza (particolare in grado di far pendere la scelta verso la furgonetta nel paragone col furgone), la porta d'accesso è molto ampia, il sedile rivestito con tessuti resistenti e belli a vedersi, così come i tessuti della plancia, di livello automobilistico. Dato lo spazio, i vani portaoggetti non abbondano, ma quello dalla parte del passeggero è piuttosto capiente e provvisto di serratura. La dotazione di bordo comprende poi un ottimo impianto radio, che può essere implementato con il navigatore della serie TomTom. Insomma, viaggiare a bordo di questo Doblò è un piacere che pochi veicoli commerciali, anche di nuova generazione, sono in grado di garantire.

Piacere a cui contribuiscono le prestazioni del motore, che, come molti altri particolari dell'XL, è perfino sovradimensionato per un mezzo di questa categoria. Si tratta infatti di un due litri in grado di sviluppare una potenza di 135 cv, troppi

quando si viaggia scarichi ma che assumono un senso compiuto quando si aggiungono a bordo i mille kg di carico utile e magari si vogliono mantenere comunque medie interessanti. Niente di più facile, il Common rail spinge a dovere e se non si bada troppo ai consumi carichi o scarichi fa poca differenza. Anche nello stile di guida, dato che a mantenere stabile il Doblò ci pensa l'impagabile sospensione posteriore Bi-Link che aiuta nel pennellare le traiettorie. Attenti soltanto a come si sistema il carico, perché se è molto in alto può dare reazioni inaspettate nelle curve veloci.

Tutto ha un prezzo, anche la goduria di approfittare a fondo di questo motore; in questo caso lo si paga in carburante: il Multijet, se non si esagera, raggiunge vette di risparmio quasi miracolose ma non perdona il piede pesante. In sintesi un veicolo che apre nuove frontiere per il piccolo trasporto, ma che per ora è destinato a una nicchia ben definita di utilizzatori, a chi deve fare consegne veloci, trasportando materiali non troppo pesanti ma voluminosi. E a chi è disposto a spendere i quasi ventimila euro necessari per assicurarsi una XL.

I concorrenti



Ford Transit Custom

Motore: 4 cilindri in linea, 1.560 cc, potenza 92 kW/125 cv a 3.500 giri/min, coppia 330 Nm a 1.350 giri/min. Lunghezza 4.972 mm, volume di carico 5,4 mc.



Hyundai H1

Motore: 4 cilindri in linea, 2.497 cc, potenza 100 kW/136 cv a 3.800 giri/min, coppia 343 Nm da 1.500 a 2.500 giri/min. Lunghezza 5.125 mm, volume 4,3 mc.



Nissan NV200

Motore: 4 cilindri in linea, 1.461 cc, potenza 81 kW/110 cv a 4.000 giri/min, coppia 240 Nm a 1.750 giri/min. Lunghezza 4.400 mm, volume 4,2 mc.



Caddy Maxi Van 2.0

Motore: 4 cilindri in linea, 1.968 cc, potenza 103 kW/140 cv a 4.200 giri/min, coppia 320 Nm da 1.500 a 2.500 giri/min. Lunghezza 4.876 mm, volume 4,2 mc.



Sul veicolo del nostro test, la paratia divisoria è di tipo fisso, il che garantisce un miglior comfort, soprattutto acustico, per il guidatore.

JOHN GATTI

WATER DOMINATOR

(Già noto come Giovanni Gatti, idraulico)



CON FIAT SCUDO IL TUO LAVORO HA TUTTO UN ALTRO STILE.

- Nuovi interni più comodi e confortevoli
- Portata fino a 12 quintali e 7 m³
- Motori diesel Multijet da 90 a 165 CV
- Di serie su versione SX: clima, radio CD Mp3 con Bluetooth e comandi al volante, sensori di parcheggio, Cruise Control, specchietti elettrici ribaltabili.

PARLIAMO CON I FATTI.



PROFESSIONAL

Iveco Daily 35S14GV Furgone



LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Iveco

Nome - Daily 35S14GV

Configurazione - Furgone.

Motore - F1CE0441A CNG. Carburante: metano/benzina. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione sequenziale Multipoint, turbo-compressore con intercooler. Distribuzione: 2 ACT, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: EEV. Cilindrata: 2.998 cc. Potenza max CE: 100 kW/136 cv da 2.730 a 3.500 giri/min. Coppia max CE: 350 Nm da 1.500 a 2.730 giri/min.

Cambio - A sei marce + retromarcia.

Pneumatici - 225/65 R16.

Sospensione anteriore - A ruote indipendenti con molla a balestra trasversale, barra stabilizzatrice e ammortizzatori idraulici telescopici.

Sospensione posteriore - A balestre paraboliche monolama con tamponi di limitazione escursione, barra stabilizzatrice e ammortizzatori telescopici idraulici.

Impianto frenante - Freni anteriori a disco autoventilati, posteriori a disco, ESP 9.

Sterzo - A cremagliera con idroguida.

Dimensioni esterne - Passo 3.300 mm, lunghezza 5.997 mm, larghezza 1.996 mm, altezza vuoto 2.640 mm.

Diametro di sterzata - 12,4 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 3.541 mm, larghezza 1.830 mm, altezza di carico 1.900 mm, larghezza tra i passaruota 1.320 mm, altezza soglia di carico 710 mm, volume di carico 12 mc.

Masse - Mtt 3.500 kg. Tara 2.445 kg. Portata utile 1.055 kg.

Serbatoio carburante - 196 l metano, 14 l benzina.

La carta vincente del metano

PRESTAZIONI E COMPORTAMENTI NON COSÌ DISSIMILI DALL'OMOLOGO A GASOLIO, IL FURGONE LEGGERO DI IVECO HA IL SUO SEGRETO NEL MOTORE OTTIMIZZATO.

MAURO ZOLA
TORINO

Il miglior alleato dei costruttori che hanno deciso di puntare su veicoli commerciali a metano è l'attuale prezzo del gasolio. Se pure anche il costo alla pompa del metano è in costante aumento, il divario resta infatti molto sensibile, tanto da invogliare anche chi alle virtù del gas naturale compresso non ha mai troppo creduto a farci un pensierino.

Del resto, come abbiamo avuto occasione di testare con mano nel corso di questa prova, un furgone a metano, in questo caso il Daily da 3,5 t, ha prestazioni e comportamenti non così dissimili dall'omologo a gasolio. Merito di un motore ottimizzato proprio per funzionare con questo combustibile, un tre litri a quattro cilindri che abbinava la classica iniezione Multipoint a un turbocompressore con intercooler. Come sul motore gemello che utilizza il Ducato, si tratta di un propulsore fatto per funzionare esclusivamente a metano, per questo se si finisce il gas e, in automatico, il sistema passa al funzionamento a benzina sfruttando il piccolo serbatoio aggiuntivo da 14 litri che serve essenzialmente per le partenze, le prestazioni vengono ridotte dal sistema, si viaggia a non più di 80 km/h e l'accelerazione diventa lenta. Una scelta precisa del costruttore, presa in favore di eventuali flotte, per spingere quindi gli autisti a usare sempre il metano senza servirsi della benzina più comoda da trovare, altrimenti addio risparmio. Del resto oggi Iveco ha sposato e propone una soluzione casalinga (di cui parliamo diffusamente nel box di questa pagina) che mette al riparo da qualsiasi mancanza.

Motore a parte nulla distingue questo Daily dalle serie più comuni, sia come allestimento che configurazione. In attesa di



I concorrenti



Fiat Ducato 35 140 Natural Power

Motore: 4 cilindri in linea, 2.999 cc, potenza 100 kW/136 cv a 2.700 giri/min, coppia 240 Nm a 1.500 giri/min.



Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI NGT

Motore: 4 cilindri in linea, 1.796 cc, potenza 115 kW/156 cv a 5.000 giri/min, coppia 240 Nm da 3.000 a 4.000 giri/min.

avere a disposizione la nuova serie del piccolo camion (che probabilmente verrà rimandata all'anno prossimo per lasciare spazio al rinnovato Eurocargo) possiamo dire che già questa ha tutto ciò che serve per viaggiare comodamente.

Nel nostro caso si tratta di una configurazione furgone,

non quindi la più adatta a far saltare le doti primarie del Daily che sono legate al suo telaio con robusti longheroni invece del comune scatolato autoportante. Doti di robustezza e di versatilità quindi, che trovano la propria sublimazione nelle versioni allestite ma che certo non sono sgradite anche su di un

Nessun problema di rifornimento

Per risolvere eventuali problemi di rifornimento Iveco ha stretto un accordo con Brc, azienda che a Cherasco produce tutta una serie di moduli di compressione per privati o piccole aziende, con cui è possibile provvedere direttamente a fare il pieno al Daily a metano.

Sono essenzialmente tre le soluzioni proposte da Brc, a partire dal modello Phil, con una sola manichetta di erogazione e una portata da 0,8 a 2,2 mc di metano all'ora. Con il modello Fmq Small si passa a due manichette e a una portata che varia a seconda delle specifiche da 2,55 a 4,3 mc all'ora.

Per aziende già con un parco di veicoli a metano importante si passa all'Fmq Big, con quattro manichette per l'erogazione e una portata oraria dai 10,3 ai 17 mc.

zazione e una portata da 0,8 a 2,2 mc di metano all'ora. Con il modello Fmq Small si passa a due manichette e a una portata che varia a seconda delle specifiche da 2,55 a 4,3 mc all'ora.

semplice furgone. L'ultimo recente restyling ha inoltre reso gli interni più accoglienti e comodi, spostando il cambio sulla plancia e rinnovando parti importanti come i sedili che oggi sono facilmente regolabili e adattati a chi sta a bordo per diverse ore al giorno. Rispetto ai modelli a gasolio anche in questo caso le differenze sono minime, tutte le funzioni, compreso il computer di bordo che informa sui consumi, semplicemente tengono conto dei kg di metano utilizzati.

Il confronto più importante è però quello sulle prestazioni e il primo duello lo vince abbastanza di netto il Daily a metano, stiamo parlando della rumorosità sia all'interno che all'esterno del furgone: il motore a metano produce come previsto meno decibel di quello a gasolio, lo si percepisce nettamente stando seduti in cabina. Non è una caratteristica che fa la differenza ma sempre nell'ottica di chi deve passare a bordo le giornate aggiunge qualcosa al comfort. Se invece guardiamo alla progressione, alla ripresa, l'alimentazione a gas naturale cede qualcosa rispetto ai classici motori Daily, questo a dire il vero anche per la cavalleria inferiore a quelli che sono i tre litri oggi preferiti dai fedelissimi Iveco. Stiamo comunque parlando di un'impalpabile variazione, ampiamente compensata dalla riduzione dei costi di gestione. A riguardo anche la temuta manutenzione delle bombole va ridimensionata, la si deve infatti effettuare ogni quattro anni, come impone la legge e suggerisce il costruttore, e costa attualmente circa 800 euro, che non sono pochi ma se la si divide per quattro è una spesa ampiamente ammortizzabile. E poi il metano sia oggi al netto delle diverse opinioni una delle soluzioni più ecologiche deve pur contare qualcosa se il trasporto deve farsi più moderno e compatibile.



QUESTO È UN LAVORO PER... NUOVO DAILY SUPERVAN TUO A SOLI 22.400 EURO

SOSPENSIONI PNEUMATICHE
MOTORE 146 CV MULTIJET II
ALLESTIMENTO TOP E ESP



NUOVO DAILY
PERFETTO PER UN SUPEREROE

- Potente:** nuovo motore Multijet II da 146 CV con cambio a 6 marce, per avere più potenza e una riduzione dei consumi fino al 10%.
- Versatile:** sospensioni pneumatiche, per regolare l'altezza della soglia di carico e alleggerire il tuo lavoro.
- Accessoriato:** con l'allestimento TOP hai climatizzatore automatico, chiusura centralizzata, cruise control, fendinebbia cornering, predisposizione navigatore Tom Tom e sedile molleggiato lato guida. E in più, ESP di ultima generazione con sistema ASR e Hill Holder.
- Vantaggioso:** solo fino al 31 maggio ad un prezzo incredibile e leasing con anticipo zero.

DISPONIBILE ANCHE A METANO



IVECO

www.iveco.it

*Offerta valida fino al 31/05/2013 presso le concessionarie Iveco aderenti e fino ad esaurimento scorte. Valore di fornitura 22.400€ su versione SUPERVAN modello 35S15V/P 12 m³ con allestimento Top, ESP, cambio manuale a 6 marce, sospensioni pneumatiche, ruota e porta-ruota di scorta, nei colori di serie. Spese pratica, Iva, trasporto e messa su strada escluse. Fogli informativi presso le concessionarie aderenti. L'immagine è a solo scopo illustrativo.



La serie speciale **Style** interessa **Bipper Tepee** (nella foto) e **Partner Tepee**. Sostituisce la **Family** e propone diverse e stuzzicanti novità estetiche.

PEUGEOT

Primavera dello stile esclusivo

Debutta la Serie Speciale Style sulle gamme dei commerciali Bipper e Partner Tepee.

FABIO BASILICO
MILANO

“Questione di feeling”, cantavano Mina e Riccardo Cocciante. “Questione di stile” ribadiscono in casa Peugeot dove la primavera sboccia con una novità per le gamme Bipper Tepee e Partner Tepee, all’interno delle quali debutta la serie speciale Style derivata dall’allestimento Active. Rispetto alla serie speciale Family che sostituisce, Style - lo dice il nome stesso - propone diverse novità stilistiche. Bipper Tepee Style, disponibile con motorizzazione 1.3 HDi FAP 75 cv, si differenzia esternamente dalla Family per i paraurti nella stessa tinta della carrozzeria e per il logo identificativo sulle porte anteriori. Internamente, ripropone lo stesso rivestimento dell’allestimento Outdoor ma nella colorazione

beige con profili marroni. L’equipaggiamento della Style è sostanzialmente quello della preesistente Family, con l’aggiunta del sistema WIP Sound con autoradio con lettore di file musicali in formato MP3.

In aggiunta, rispetto alla versione Active ci sono fendinebbia, climatizzatore manuale e barre al tetto. Anche il listino delle opzioni è quello della Family, con l’integrazione del kit Mani Libere Bluetooth. Bipper Tepee Style 1.3 HDi FAP 75 cv viene dunque proposto a 17.170 euro con un vantaggio per il cliente, rispetto alla versione Active, di circa il 30 per cento.

Partner Tepee Style è offerto con una motorizzazione benzina 1.6 VTi 120 cv e due diesel 1.6 HDi FAP da 92 e 115 cv. Il modello si distingue esteticamente per il logo Style sulle porte anteriori e per alcuni det-



L’abitacolo del Partner Tepee Style il rivestimento interno è quello dell’allestimento di gamma Active.

PARTNER E BIPPER TEPEE

PERSONALITÀ DA VENDERE NEI SEGMENTI DELLE MULTISPAZIO PER IL TEMPO LIBERO

Lanciato nella primavera del 2012, il nuovo Partner Tepee ha affermato da subito la propria personalità presentando uno stile rivisitato, sostenuto dai geni stilistici della nuova identità di Peugeot: nuovo frontale, nuovi gruppi ottici, nuovi retrovisori, nuovo emblema del Leone. La sua modernità si esprime anche con la disponibilità delle luci diurne a Led, una novità nel segmento delle multispazio per il tempo libero. Anche gli interni propongono nuovi ambienti e nuovi allestimenti di chiara impostazione automobilistica. Lo spazio a bordo è sempre abbondante e la sua modularità è un punto di riferimento nella categoria. Partner Tepee propone fino a 7 sedili singoli, reclinabili, ripiegabili a portafoglio e amovibili. Oltre all’abbondanza di vani portaoggetti da 76 litri complessivi, Partner Tepee mette a disposizione un bagagliaio di ben 505 dmc sotto il ripiano posteriore che può raggiungere i 3mila litri quando viene utilizzato tutto lo spazio posteriore del veicolo. Numerosi gli equipaggiamenti comfort, dalla climatizzazione automatica bi-zona al sensore di



Parcheggio posteriore, dai tergicristalli automatici all’accensione automatica dei fari, dal kit viva voce Bluetooth al sistema di navigazione WIP Nav. Per un abitacolo ancora più luminoso e per disporre di vani portaoggetti supplementari, si può optare per il tetto Zenith che offre quattro grandi vetri a livello del padiglione e

tagli (maniglie delle porte, profilo inferiore del paraurti posteriore, inserto del paraurti anteriore) grigio alluminio che richiamano la versione Outdoor. Il rivestimento interno è quello dell’allestimento Active, quindi tessuto Cadaska con accompagnamento C&T Maille Leoorky nella colorazione mattone, mentre la plancia di bordo è “Matinal” e il fondo della strumentazione è beige “Sandstorm”. L’equipaggiamento, così come la lista opzioni, è quello della precedente serie speciale Family, con l’aggiunta, rispetto all’allestimento Active, del tetto Zenith, del Pack Family (consolle portaoggetti anteriore rimovibile, specchietto di sorveglianza, sicurezza elettrica bambini), dei tre sedili individuali in seconda fila e degli airbag laterali. Partner Tepee Style 1.6 VTi 120 cv costa 20.100 euro, che diventano 21.400 euro per Partner Tepee Style 1.6 HDi FAP 92 cv e 22.400 per Partner Tepee Style 1.6 HDi FAP 115 cv. Questi prezzi rappresentano un vantaggio concreto, rispetto alla versione Active, di circa il 35 per cento.

MERCEDES-BENZ VANS

La Stella seduce il mercato cinese

L’importanza che il mercato automotive cinese ha assunto a livello mondiale è testimoniata dai continui investimenti che i grandi costruttori mettono in atto nel Paese. Grande protagonista dell’offensiva orientale è la tedesca Daimler la cui joint venture nel settore van Fujian Benz Automotive Corporation ha inaugurato un nuovo centro di sviluppo prodotto. Fujian Benz Automotive Corporation è una joint venture nata dall’iniziativa di Daimler e diversi partner cinesi per la produzione di van nella Repubblica Popolare. Il nuovo centro sviluppo prodotto, che ha richiesto un investimento di circa 60 milioni di euro, è il primo realizzato al di fuori della Germania da Mercedes-Benz Vans e comprende il dipartimento design e calcolo, l’area prova e i circuiti per i test sui veicoli e i componenti, laboratori per la compatibilità elettromagnetica e l’analisi dei gas, un dipartimento per la produzione dei prototipi, aree per i test di durata e altre strutture. Il centro è focalizzato sui modelli della gamma vans della Stella che sono costruiti e commercializzati in Cina, quindi Sprinter, Vito e Viano.

“Il nostro nuovo centro sviluppo prodotto a Fuzhou - ha detto Volker Mornhinweg, Responsabile di Mercedes-Benz Vans - è un’importante tassello della strategia di crescita globale dei vans Mercedes-Benz. Stiamo producendo in Cina Vito e Viano dal 2010 e abbiamo avviato la produzione di una versione bus dello Sprinter nelle strutture di Fujian Benz Automotive Corporation nel 2011. Queste attività produttive saranno ora supportate dalle competenze del nuovo centro sviluppo prodotto”.

Una parte del centro è concentrata all’interno dello stabilimento della Fujian Benz a Qinkou, in un’area di 11mila metri quadrati adibita al dipartimento sviluppo veicoli. Questo dipartimento è responsabile per lo sviluppo prodotto e la costruzione di prototipi così come dei test sui veicoli e i componenti. L’area prove di 53mila metri quadrati è localizzata a Qinkou. Tra le altre cose, la fabbrica include un circuito di test lungo 1.400 metri. Gli ingegneri vi esaminano l’accelerazione del veicolo, la frenatura, il comportamento alla guida e sottopongono i vans a test di resistenza. La seconda parte del nuovo centro cinese è ubicata in una vicina area industriale riservata al business high-tech. Qui Fujian Benz opera su un’area di oltre 8mila metri quadrati. “Siamo molto orgogliosi di poter iniziare a sviluppare van qui in Cina - ha dichiarato Sascha Paasche, Responsabile della divisione ingegneria di Mercedes-Benz Vans durante la cerimonia d’inaugurazione del nuovo centro tenutasi a Fuzhou - È un grande vantaggio essere così prossimi al mercato cinese e ai suoi consumatori. Mercedes-Benz è adesso non solo l’unico costruttore mondiale premium con proprie attività produttive in Cina, ma anche l’unico con un centro sviluppo prodotto locale”.

uno spazio di circa 80 litri in più, grazie a una cappeliera in posizione trasversale, a vani centrali e a un vano portabagagli posteriore, accessibile dall’abitacolo o dal bagagliaio. Varie le motorizzazioni Euro 5 di ultima generazione, di cui cinque diesel. Dal punto di vista prestazionale, il lancio della tecnologia micro-ibrida e-HDi (Stop & Start di ultima generazione) permette alla monospazio del Leone di beneficiare di un progresso in materia di rispetto dell’ambiente, con emissioni di CO2 record nel segmento. I propulsori sono: 1.6 VTi 72 kW/98 cv FAP, 1.6 VTi 88 kW/120 cv FAP, 1.6 HDi 55 kW/75 cv FAP, 1.6 HDi 68 kW/92 cv FAP, 1.6 e-HDi 68 kW/92 cv FAP Stop&Start, 1.6 HDi 84 kW/115 cv FAP.

Bipper Tepee è la proposta Peugeot nel segmento delle multispazio compatte. Offre cinque posti veri e uno spazio a bordo record per un veicolo di soli 3,97 metri di lunghezza. Pratico e funzionale, grazie alle due porte laterali scorrevoli e al portellone posteriore, Bipper Tepee suscita interesse anche per la modularità e semplicità di utilizzo. Con una capacità del vano bagagli che va da 356 a 884 litri con i sedili posteriori ripiegati a portafoglio, Bipper Tepee propone un volume di carico generoso che permette molteplici utilizzi incentrati sul tempo libero e sulle esigenze familiari. Il piccolo multispazio è equipaggiato con motori 1.4 benzina 8V da 75 cv e diesel 1.3 HDi 75 cv FAP e 1.3 HDi 75 cv FAP Stop&Start e cambio robotizzato.

EVOBUS

La Versilia Medicea viaggia in Setra

Il nuovo S 411 HD con le insegne delle Celebrazioni del Lodo di Leone X.



MAX CAMPANELLA
PIETRASANTA

La Versilia, angolo di Paradiso nella Toscana nord occidentale, è nata e si è sviluppata mezzo millennio fa, allorché fu Papa Leone X, ovvero Giovanni di Lorenzo de' Medici, a dare il via all'identità culturale versiliese con un atto passato alla storia come il Lodo di Papa Leone. Il Comitato per le celebrazioni del cinquecentenario sta facendo le cose in grande per ricordare la nascita della Versilia Medicea, cosiddetta perché nel 1513 la Versilia legò il suo destino a Firenze: fu Papa de' Medici, figlio di Lorenzo il magnifico, a fare di questa terra un possedimento di famiglia, a gettare il seme di uno sviluppo che, muovendo da Michelangelo Buonarroti e dai magnifici marmi versiliesi, approda alle eccellenze turistiche e culturali dei giorni nostri.

Tra i protagonisti delle celebrazioni organizzate in Toscana ha spiccato nella sua maestosa bellezza un pullman "griffato": un autobus Setra S 411 HD che, nell'ambito degli eventi promossi per l'anniversario, è stato consegnato alla ditta Fratelli Verona di Pietrasanta da EvoBus Italia, società del Gruppo Daimler che commercializza in Italia i marchi bus Mercedes-Benz e Setra.

L'azienda di Pietrasanta ha dedicato alle celebrazioni il più moderno e lussuoso dei suoi mezzi granturismo: un gioiellino di autobus che dopo la consegna delle chiavi ha poi preso servizio sulle principali rotte turistiche europee. Il logo delle celebrazioni - con in bella evidenza il Leone del Marzocco, accompagnato dai nomi delle località di Pietrasanta, Seravezza, Forte dei Marmi e Stazzema e dalla dicitura "A.D. 1513: nasce la Versilia Medicea" - campeggia sulle due fiancate e sul

retro del nuovo pullman, facendone un visibilissimo, e per questo formidabile, veicolo promozionale del territorio nella ricorrenza dei 500 anni del Lodo.

Il bus griffato Versilia Medicea ha avuto il suo battesimo pubblico con una vera passerella nelle principali località versiliesi: da piazza Duomo di Pietrasanta per toccare in sequenza piazza Garibaldi a Forte dei Marmi, piazza Carducci e Pa-

lazzo Mediceo a Seravezza e, in chiusura, piazza Europa a Pontestazemese. A ogni tappa una

sosta per incontrare gli amministratori locali e i cittadini, un brindisi, le foto di rito e un'occasione per saperne di più sulle

celebrazioni del Lodo di Papa Leone X che si tengono nel corso di tutto il 2013.

La società Fratelli Verona, specializzata in noleggio di bus turistici e vetture con conducente, non è nuova a iniziative di questo tipo. In passato aveva già personalizzato alcuni mezzi con richiami alle località e alle bellezze della Versilia, ma stavolta, d'intesa con il Comitato per le celebrazioni dei 500 anni del Lodo di Papa Leone X, ha fatto le cose in grande. A partire dalla scelta del mezzo: l'elegantissimo Setra 411 HD, top di gamma di un brand leader nel segmento dei pullman di lusso, motore a 6 cilindri a V di 90° (Intercooler), potenza con regime nominale 2.000 1/min e 300 kW, 1.900 Nm (1.080 1/min) di coppia, alesaggio 130 mm, corsa 150 mm, cilindrata 11.950 cc, iniezione carburante pompa-condotto-iniettore (PLD), effetto continuo/freno motore e di serie certificazione gas di scari-

L'ELEGANTE AUTOBUS TEDESCO
SFOGGIA UNA BELLISSIMA GRAFICA DEDICATA
AI SIMBOLI DEL TERRITORIO.

co Euro 5.

Insomma, una vera eccellenza stradale in tema di comfort, affidabilità e sicurezza. In virtù della sua lunghezza ridotta (poco più di 10 metri per una capienza massima di 44 posti), il Pullman del Cinquecentenario ha la prerogativa di poter raggiungere un grandissimo numero di destinazioni, anche quelle che per ragioni di spazio o di divieti sono off-limits per i normali autobus, come le località della costiera amalfitana, il passo dello Stelvio o i tragitti litoranei della Corsica: grazie a questo Setra il Logo delle celebrazioni e il nome della Versilia "circolano" davvero ad ampio raggio.



Il Setra S 411 HD in viaggio sulle strade della Versilia.

QUATTRO COMUNI, UNA TERRA UNICA

UN PULLMAN CHE RICORDA LE ORIGINI VERSILIESI

“Quattro Comuni, una terra unica”. Con questo slogan i sindaci di Pietrasanta, Forte dei Marmi, Seravezza e Stazzema hanno tenuto a battesimo il Pullman del Cinquecentenario, ovvero il nuovissimo bus che i Fratelli Verona di Pietrasanta hanno dedicato ai 500 anni della Versilia Medicea e che sta facendo “viaggiare” il nome e i simboli della terra di Versilia sulle strade d'Italia e d'Europa.

Il battesimo del nuovo bus è avvenuto con un tour che è partito da piazza Duomo di Pietrasanta dopo la benedizione impartita da monsignor Stefano D'Atri, Proposto del Duomo di San Martino in Pietrasanta.

I sindaci di Pietrasanta Domenico Lombardi, di Forte dei Marmi Umberto Buratti, di Seravezza Ettore Neri e di Stazzema Michele Si-

licani e il presidente del comitato per le celebrazioni del Lodo Riccardo Tarabella, nel ringraziare i Fratelli Verona per l'iniziativa, hanno sottolineato come la ricorrenza sia “una preziosa occasione culturale di unità e coesione del territorio, un'occasione che prepara il terreno all'avvio di un serio, ponderato ancorché convinto dibattito per l'unità reale dei comuni”.

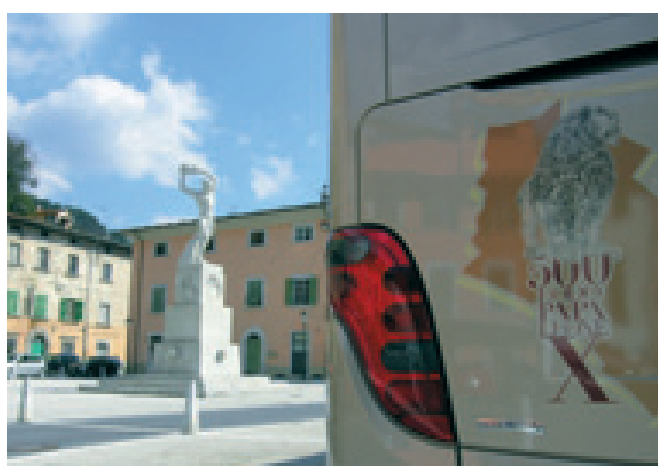
Le numerose iniziative che nel corso del 2013 saluteranno i 500 anni della Versilia Medicea permetteranno di stimolare una riflessione collettiva e una presa di coscienza sull'origine storica dell'unità versiliese, sull'amalgama sociale, sul patrimonio di volontà e di energie che ne possono fare in prospettiva una terra più consapevole e quindi più ricca.

DAL NOLEGGIO ALL'AGENZIA VIAGGI



SULLE FIANCATE IL LOGO DELLE CELEBRAZIONI

La ditta Fratelli Verona nasce nel 1986 fondata dai fratelli Riccardo e Piero, grazie alla passione per il pullman tramandata dal padre. All'inizio svolgeva noleggio pullman per viaggi turistici internazionali. Nel 2003 viene ampliata con l'apertura dell'agenzia di viaggi Altaversilia. Attualmente oltre ai servizi di noleggio e viaggi organizzati svolge anche servizi di Tpl e linee aeroportuali (Pisa-Firenze). La flotta dei veicoli viene rinnovata regolarmente ogni cinque anni di vita, in modo da avere un parco di altissima qualità. I mezzi a oggi sono tutti della famiglia Setra - tutti Euro 5: due S416 HDH del 2009 e 2011, due 415 GT HD del 2011 e 2012 - cui si aggiunge un Volvo 9900 immatricolato nel 2005 da 420 cv. E per completare il puzzle è arrivato nel mese di marzo il magnifico Setra S411 HD dedicato completamente, con una grafica molto particolare, al 500° anniversario della Versilia Medicea. Cinquecento anni dopo la Versilia riscopre e celebra la sua storia. La personalizzazione grafica esterna del bus è stata realizzata dallo studio Pico di Modena seguendo le precise indicazioni dei Fratelli Verona: sul retro e sulle due fiancate il grande logo delle celebrazioni, lo slogan che richiama i cinquecento anni del Lodo di Papa Leone e l'indirizzo web www.versiliamedicea.it abbinati, da una parte, ai nomi di Pietrasanta e Forte dei Marmi con i disegni del Duomo di San Martino e del Pontile e, dall'altra, ai nomi di Seravezza e Stazzema con i disegni del Mediceo, di una via di lizza e di un blocco di marmo. A completare la composizione grafica un'antica piantina con l'indicazione dei confini storici del Capitanato di Pietrasanta. Uno straordinario strumento per promuovere la Versilia Medicea nel suo cinquecentesimo anniversario.



Particolare del bus in piazza Carducci a Seravezza.



Foto di gruppo all'evento versiliese. La F.lli Verona è specializzata nel noleggio di bus turistici e in vetture con conducente.

GUIDO PRINA
BRUXELLES

Irisbus Iveco ha ricevuto un'offerta record dall'operatore belga del trasporto pubblico De Lijn. La consegna di 160 Crossway Low Entry Euro 6 inizierà nei primi mesi del 2014. La società fiamminga ha considerato la soluzione Crossway Low Entry Euro 6 come la migliore in termini di valore economico e tecnico. Gli autobus Crossway Low Entry ordinati da De Lijn saranno equipaggiati con motori Cursor 9 Euro 6 ad alta efficienza grazie alla tecnologia SCR (HI-eSCR), un avanzato sistema di riduzione catalitica completamente brevettato da FPT Industrial, che funziona senza l'uso di EGR (ricircolo dei gas) e garantisce basse emissioni e TCO (Total Cost of Ownership) ridotto. De Lijn ha una flotta operativa di oltre 2.300 autobus, trasporta circa 500 milioni di passeggeri ogni anno per un totale di oltre 225 milioni chilometri. Opererà con i nuovi 160 autobus Euro 6 in tutta la rete interurbana delle Fiandre.

Irisbus Crossway Low Entry continua a guadagnare successi in Europa. Questo con De Lijn è il secondo contratto per Irisbus Iveco, dopo l'importante gara aggiudicata al costruttore torinese la scorsa estate per la fornitura di oltre 150 autobus EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) per la più grande agenzia tedesca di trasporto Deutsche Bahn Fuhrpark Service. Irisbus Iveco è un giocatore importante nell'arena della mobilità europea dei passeggeri grazie alla continua attività di ricerca e sviluppo in corso per migliorare prestazioni, look e feeling del trasporto collettivo e soddisfa-



IRISBUS IVECO

Al Belgio piace la modernità

re le esigenze di mobilità sostenibile. Crossway Low Entry pone grande enfasi sulla accessibilità grazie alle due

porte doppie (1.200 mm) nella parte anteriore del mezzo, con un pavimento completamente ribassato al centro e gli spazi per sedie a rotelle. Una rampa retrattile per sedie a rotelle è installata nella pedana centrale che viene azionata manualmente

consentire un maggior numero di passeggeri in piedi.

Prodotto nello stabilimento Irisbus Iveco di Vysoke Myto, nella Repubblica Ceca, Crossway Low Entry offre una soluzione di trasporto veloce e affidabile ed è in grado di soddisfare le richieste di molti

**CONTINUA IL SUCCESSO DI CROSSWAY LOW ENTRY:
DOPO LA FORNITURA DI 150 UNITÀ A DEUTSCHE
BAHN FUHRPARK SERVICE, NELLE FIANDRE STA PER
ARRIVARE LA VERSIONE EURO 6.**

per colmare il divario tra il marciapiede e il pavimento del veicolo. La parte anteriore ribassata beneficia di un'altezza interna di 2,56 m e può essere configurata, a seconda delle esigenze degli operatori, per ottimizzare il numero di passeggeri seduti oppure per

operatori pubblici e privati in tutta Europa. Per quel che riguarda l'accessibilità, Crossway LE è davvero ineguagliabile: l'altezza di accesso è di soli 320 millimetri per la porta anteriore e 330 mm per quella centrale, che può essere ridotta ad appena 265 mm

con il dispositivo di "kneeling". La sensazione di "benvenuto a bordo" del Crossway LE continua all'interno del veicolo, grazie in particolare all'architettura interna, al pianale ribassato nella parte anteriore e in quella centrale, alla larghezza totale del veicolo (2,55 metri) e al design dei sedili. Questi elementi si combinano per consentire spostamenti agevoli all'interno del veicolo. L'esclusiva tecnologia FPT Industrial High Efficiency SCR (HI-eSCR) facilita la possibilità di operare con bassi costi di gestione, garantendo il minor impatto ambientale possibile. Il motore Cursor 9 si distingue per i bassi consumi e per la sua affidabilità, assicurando eccellenti prestazioni.

Disponibile in tre lunghezze - 10,6, 12 e 12,8 m - Cross-

sway Low Entry si presta sia a un utilizzo in ambiente suburbano sia al trasporto interurbano. È caratterizzato, oltre che da un design decisamente accattivante, da un'eccezionale accessibilità, da una notevole capacità di trasporto passeggeri, da un elevato livello di comfort e da consumi ridotti. Crossway LE propone configurazioni modulari e un ampio ventaglio di soluzioni, rispondendo così alle esigenze degli operatori attenti ad ottimizzare i costi operativi. Inoltre l'uso di tecnologie collaudate e di componenti standardizzati contribuiscono a fare di Crossway LE il veicolo ideale in termini di redditività. De Lijn ha inoltre ordinato 68 autobus da VDL e 27 autobus articolati, cinque autobus a idrogeno e tre autobus totalmente elettrici da Van Hool.



La parte anteriore ribassata beneficia di un'altezza interna di 2,56 m.

MAN BUS

MAX CAMPANELLA
DOSSOBUONO

I bus a metano sono una realtà viva in altri Paesi europei, ad esempio in Germania. Ma anche in Italia si registrano esempi di quella che rappresenta una tendenza globale: secondo l'istituto di ricerca statunitense Pike Research, nei prossimi anni sulle strade ci saranno più autobus e veicoli commerciali a metano, entro il 2019 in tutto il mondo si venderanno circa un milione di veicoli commerciali e autobus a metano. Il motivo è presto spiegato: cento chilometri percorsi con un bus a metano costano 20 euro, contro i 44 necessari per coprire la stessa distanza con un bus a gasolio.

Le aziende municipalizzate venete stanno già provvedendo: ACTV, azienda trasporti di Venezia, ha ordinato nove bus del tipo Man Lion's City G CNG. Gli autobus misurano 18 metri di lunghezza e sono conformi ai più rigorosi standard di sicurezza, efficienza e salvaguardia ambientale.

Questi moderni veicoli sono equipaggiati con brillanti motori a gas Man E2876 LUH07 da 228 kW (310 CV) che soddisfano la norma antinquinamento EEV e cambio automatico con rallentatore idraulico incorporato. Hanno una capacità di trasporto fino a 158

FORNITURE DI LION'S CITY CNG ALLE MUNICIPALIZZATE DI VENEZIA E VERONA

La Casa di Monaco si è aggiudicata due lotti di autosnodati.



passeggeri. La salita e la discesa dei passeggeri è garantita da quattro porte ad azionamento rototraslante. Sempre in Veneto la società veronese ATV ha ordinato sei Man Lion's City GL CNG. In questo caso si tratta della versione più lunga da 18,75 metri, con medesimo motore a gas metano da 310 CV EEV e cambio automatico con rallentatore idraulico incorporato. La configurazione scelta da ATV può ospitare fino a 170 passeggeri ed è dotata di tre porte elettropneumatiche con sistema antischiacciamento a bordo sensibile. Con queste due forniture Man si conferma partner preferenziale per tecnologia e affidabilità: i motori a gas metano che equipaggiano gli autobus Man Lion's City ne sono la prova tangibile.

Sia ACTV che ATV utilizzano, già da alcuni anni, altri modelli di autobus Man, come ad esempio i Lion's Regio. La consegna di entrambe le forniture avverrà in autunno; la fornitura prevede che entrambe le società possano sottoscrivere un ordinativo ulteriore nei prossimi mesi.

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.

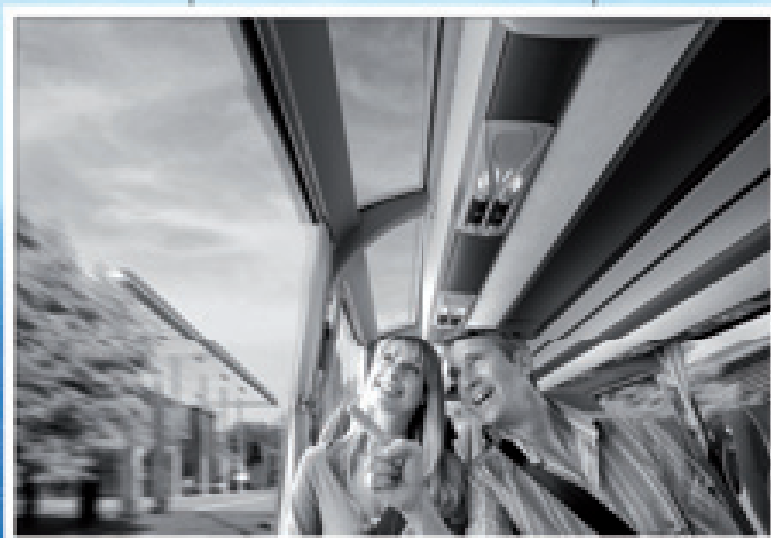
**Magelys Pro, via verso
una vita più libera!**



**irisbus
IVECO**

www.irisbus.com

MAGELYS
PRO



Magelys Pro.
Quando l'emozione parla alla ragione.



Conti 360°

Fleet Services

Energia fresca da spremere.

Un mondo di **energia innovativa** da offrire ai nostri Clienti. Il succo è tutto qui. Chi ha già assaggiato il Network Conti360° probabilmente si sta chiedendo come faceva prima.

Consulenza, cortesia, tempo, risparmio. Un mondo di certezze con al centro una sola caratteristica costante. L'eccellenza.

L'eccellenza dei professionisti che compongono la realtà del Network. Delle soluzioni progettate per l'efficienza economica delle vostre flotte.

Del servizio realmente offerto ai nostri Clienti.

Chi ha scelto di far parte del Network Conti360° è allineato all'approccio innovativo che ha creato un nuovo standard di riferimento nel settore dei servizi alle flotte.

Se volete toccare con mano come ci si sente al centro dell'eccellenza venite a trovarci.

www.conti360.com/it