



IL MONDO DEI TRASPORTI

YELLOW
by VEGA EDITRICE

Da marzo a dicembre
il venerdì alle ore 20.30

ODEON SKY Canale 827

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XX - N. 194 - NOVEMBRE 2010

€ 5,00

SI APRE UN NUOVO CAPITOLO NELLA STORIA DELL'IVECO: CAMBIO DELLA GUARDIA AL VERTICE

Monferino cede il timone a Altavilla

TORINO - Doppia svolta storica in casa Iveco. Da fine anno, Iveco insieme a CNH e la parte di Fiat Powertrain responsabile della progettazione e produzione dei propulsori destinati a queste due aziende andranno a operare con la nuova società Fiat Industrial. Nello stesso tempo è stato ora annunciato il cambio della guardia al vertice dell'Iveco con Alfredo Altavilla nominato Amministratore delegato al posto di Paolo Monferino. Che così viene salutato da Sergio Marchionne: "Paolo Monferino si è sempre contraddistinto per serietà, rigore e

grande intelligenza. Queste qualità gli hanno permesso tra l'altro di completare una impresa straordinaria come l'integrazione tra Case e New Holland e di riportare Iveco ai massimi livelli di competitività".

Nei 35 anni di storia dell'Iveco, Alfredo Altavilla si segnala come il nono timoniere della società di via Puglie a Torino dopo Bruno Beccaria, Jacques Vandamme, Giorgio Manina, Giorgio Garuzzo, Giancarlo Boschetti, Michel de Lambert, José Maria Alapont e per ultimo Paolo Monferino.

Alfredo Altavilla raccoglie

indubbiamente una eredità pesante ma anche dai solidi confini che spaziano dall'Europa alla Russia, dalla Cina all'Australia, al Sud America. Dalla sua Altavilla, nativo di Taranto, 47 anni, laurea in Economia e Commercio, vanta una solida esperienza maturata tutta in Fiat Auto fin dal 1990, quando cominciò ad occuparsi di operazioni internazionali nell'ambito delle attività di sviluppo prodotto e mercato.

Dal 1995 al 1999 ha guidato prima l'Ufficio Fiat Auto a Pechino e poi le intere attività della Casa torinese in Asia. Si è quindi occupato nel 2001 di

Business Development di Fiat Auto seguendo nel 2002 anche le trattative per l'alleanza con la General Motors diventando presidente della joint venture costituita tra la stessa Fiat, il colosso di Detroit e Fiat Powertrain. Nel 2005 è Ceo di Tofas, la joint venture tra Fiat Auto e la turca Koc Holding. L'anno dopo viene nominato Amministratore delegato di Fiat Powertrain Technologies per poi essere chiamato nel 2009 a far parte del Consiglio di Amministrazione di Chrysler Group LLC.

Paolo Altieri



MERCEDES BENZ / Ancora ottimizzati i consumi dell'ammiraglia

E' il momento dell'Eco Actros

La moderna tecnologia al servizio del risparmio e dell'ambiente.

ROMA - Se un effetto positivo la crisi l'ha avuto, è stato quello di spingere i costruttori a concentrarsi prima ancora che sullo studio di nuovi modelli, sull'ottimizzazione di quelli già in commercio. L'obiettivo è fondamentalmente uno: ridurre i consumi, vero incubo per le imprese di trasporto, e incrementare

quindi la redditività del singolo camion. Anche Mercedes-Benz percorre questa strada, puntando sul proprio modello di punta, l'Actros, di cui sono state preparate quattro versioni speciali, che si caratterizzano per un allestimento mirato alla riduzione dei costi di gestione. Allestimento che però non è an-

dato a incidere in maniera significativa sul prezzo d'acquisto, che è di poco superiore a quello di una versione standard. I singoli pacchetti di optional sono offerti con una riduzione del 20 per cento rispetto a quanto richiesto per i singoli componenti.

Sinari a pagina 4

SPECIALE

Importanti nuovi tasselli nella rete di vendita e assistenza

La qualità del servizio Renault Trucks

VERONA - Genova, Bergamo, Salerno, Udine, Trento, Verona, Cagliari, Vicenza. L'elenco è lungo e sorprendente: che infatti Renault Trucks sia riuscita a incrementare e ottimizzare la propria rete non stupisce, che l'abbia fatto in un periodo economicamente difficile come quello attuale è invece piuttosto anomalo. Eppure è successo e per buona parte proprio in quest'anno, con l'autunno in particolare che ha

visto succedersi rapidamente le inaugurazioni, buon viatico a una ripresa appena accennata. I segreti della rete italiana del costruttore francese sono oggi nelle mani di Francesco Stroppiana, quarant'anni, torinese, che abbiamo intervistato per avere un quadro quanto mai preciso delle più recenti strutture inaugurate in diverse parti d'Italia.

Mauro Zola da pagina 21



Il punto sull'Iveco Eurocargo

Vent'anni da campione

Zola a pagina 12



Grande novità firmata Continental

Rivoluzione di nome HD Hybrid

Servizio a pagina 17

FOCUS

MERCEDES-BENZ VITO

IL PICCOLO DELLA STELLA ANCORA PIÙ COMPETITIVO

Interventi a tutto campo, sotto il profilo dello stile, del miglioramento degli interni ma anche dell'assetto e della portata per il Vito.

Servizio da pagina 27



NISSAN ITALIA / Intervista a Giuseppe Pantano

Sempre più strategica l'attività nel settore dei veicoli commerciali

Paolo Altieri a pagina 40



Svolta storica nell'attività di Renzo Agenore Tomassini

Fashion Bus sposa il Delfino

Altieri a pagina 42



I PNEUMATICI MICHELIN X ENERGY™ SAVER GREEN
ti hanno fatto risparmiare **17.680 litri di carburante!***



E VOI, QUANTO RISPARMIERESTE CON MICHELIN X ENERGY™ SAVER GREEN ?

Per saperlo, visitate il sito www.michelintransport.com, inserite i parametri di riferimento della vostra flotta, e scoprite quanto i nostri pneumatici vi possono far risparmiare.

La nuova carcassa ENERGY™ FLEX, derivata dalle Michelin Durable Technologies, permette di ridurre il consumo di carburante del vostro veicolo dal primo all'ultimo chilometro, senza pregiudicare sicurezza e longevità chilometrica.

Inoltre, con la gamma MICHELIN ENERGY™ SAVERGREEN, vengono ridotte le emissioni di CO₂ e si rispetta maggiormente l'ambiente.

* Calcolo effettuato sulla base di un risparmio stimato di 0,4 l/100 km per una flotta di 34 veicoli, che percorrono 130.000 km annui. Il confronto viene effettuato tra trattori in 315/70 R 22.5 equipaggiati con pneumatici MICHELIN X ENERGY™ SAVERGREEN, e dei trattori equipaggiati in MICHELIN XZA2 ENERGY e MICHELIN XDA2+ ENERGY (semirimorchi equipaggiati tutti in 385/55 R 22.5 XTA2 ENERGY).

DAF TRUCKS / LA PRODUZIONE DA FINE ANNO PRESSO LEYLAND TRUCKS

A Natale arriva l'FL Hybrid

Fabio Basilico

LONDRA - Nel mondo dell'auto l'alimentazione ibrida è una offerta che i costruttori fanno già da diversi anni. Ora sono maturi i tempi perché tale alimentazione venga presa in considerazione anche nel settore dell'auto-transporto soprattutto per quanto riguarda i veicoli piccoli e medi per la distribuzione che, muovendosi prevalentemente nelle aree urbanizzate, hanno la necessità di dare un contributo importante alla difesa dell'ambiente. Così ecco che Daf annuncia che avvierà già dalla fine di quest'anno la produzione dell' LF Hybrid, veicolo da distribuzione di 12 tonnellate con impianto ibrido parallelo.

L'utilizzo della tecnologia ibrida può portare a una riduzione del consumo di carburante e quindi delle emissioni di CO2 tra il 10 e il 20 per cento, in base all'impiego. Daf è una delle prime case produttrici di veicoli industriali europee ad avviare la produzione del veicolo industriale ibrido.

STRATEGIE INNOVATIVE

Dal suo canto Paccar, l'azienda madre di Daf, è fortemente impegnata nel settore della tecnologia ibrida. Negli Stati Uniti, i suoi marchi Kenworth e Peterbilt offrono vari modelli con cui è possibile ottenere riduzioni significative del consumo di carburante e delle emissioni, utilizzando la tecnologia ibrida diesel/elettrica. Con la partecipazione al programma ibrido internazionale Paccar, il veicolo industriale ibrido Daf LF è stato sviluppato in stretta collaborazione con Eaton, l'University of Technology di

È il veicolo da distribuzione di 12 tonnellate dotato di impianto ibrido parallelo e che vanta una riduzione del consumo di carburante e di emissioni di CO2 tra il 10 e il 20 per cento.

Eindhoven e Leyland Trucks, anch'essa consociata Paccar.

Daf LF Hybrid è dotato di un impianto ibrido elettrico/diesel, in cui la trazione è affidata ad un motore diesel, ad un motore elettrico oppure a una combinazione di entrambi. Il veicolo è dotato di un motore diesel Paccar FR da 4,5 litri, conforme di serie ai requisiti sulle emissioni EEV, senza il filtro antiparticolato. Sull'LF Hybrid, questo motore sviluppa una potenza massima di 118 kW/160 cv ed è collegato a un cambio automatico a sei marce Eaton.

È stato montato un motore elettrico tra la frizione e il cambio, in grado di fornire trazione, ed allo stesso tempo di fungere da generatore. L'energia sprigionata durante la frenata viene immagazzinata nelle batterie agli ioni di litio così da poter essere riutilizzata in accelerazione. A seconda del livello di carica delle batterie agli ioni di litio, il computer centrale deter-



mina quando è il motore diesel a dover fornire potenza e quando è in che misura tale potenza deve invece essere fornita dal motore elettrico.

Il gruppo batterie dell'impianto ibrido pesa circa 100 chili ed è composto da novantasei celle al litio da 3,4 volt. Quando le batterie sono completamente cariche, l'LF Hybrid può viaggiare per circa due chilometri con il motore elettrico senza bisogno di ricorrere al motore diesel. In pratica, è sufficiente questo per muoversi nelle "zone verdi" dei centri urbani. In casi come questi, il motore diesel resta al minimo per poter garantire il funzionamento di numerosi componenti (come la pompa sterzo e il compressore pneumatico). LF Hybrid è provvisto anche di un impianto avvio/arresto.

Oltre al gruppo batterie, la tecnologia ibrida Daf dispone anche di un trasformatore di corrente che converte la corren-

te alternata fornita dal generatore in corrente continua per le batterie.

In totale, il Daf LF45.160 Hybrid è più pesante di circa 300 chilogrammi rispetto al modello standard dotato soltanto del motore diesel. Grazie alla bassa tara del telaio LF di serie, il veicolo LF Hybrid da 12 tonnellate, nonostante l'aumento di peso, offre comunque una capacità di carico elevata pari a circa 7,5 tonnellate.

PROVE DI AFFIDABILITÀ

La prova sul campo ha dimostrato l'affidabilità della tecnologia ibrida di Daf ma anche, a seconda dell'impiego, il raggiungimento di un risparmio medio del consumo di carburante e quindi di emissioni di anidride carbonica tra il 10 e il 20 per cento.

Un'altro vantaggio della tecnologia ibrida è che i compo-

nenti soggetti ad usura, come ad esempio le guarnizioni dei freni e il disco condotto, prolungano la durata grazie all'azione frenante del motore elettrico.

Daf è in procinto di iniziare la distribuzione di LF Hybrid in Gran Bretagna, Paesi Bassi, Francia, Germania e Belgio, nazioni in cui diverse ricerche di mercato hanno evidenziato un maggiore interesse verso i veicoli ibridi. Sulla base del successo riscosso da LF Hybrid in questi mercati, Daf deciderà se inserirlo nella gamma dei prodotti standard di altre nazioni.

La tecnologia ibrida si svilupperà maggiormente nei prossimi anni, in particolare nel campo delle batterie. Per questo motivo, LF Hybrid di Daf Trucks viene offerto di serie tramite Paccar Financial con un contratto di leasing operativo completo, affinché il concessionario del marchio olandese possa implementare qualsiasi

eventuale aggiornamento nel corso della durata del contratto. In questo modo, gli operatori del trasporto avranno sempre a disposizione i veicoli più ecologici disponibili sul mercato a un costo fisso mensile.

Eaton offre la gamma più completa al mondo di sistemi ibridi per veicoli commerciali. I sistemi ibrido elettrico, ibrido elettrico plug-in e ibrido idraulico di Eaton vengono montati su molti veicoli di marchi quali Daf, Freightliner, Ford, International, Iveco, Kenworth, Mercedes-Benz e Peterbilt, nonché su pullman BCI, Foton, Heng Long, JNP, King Long, Shen Long, Solaris, Yutong e Zhongtong.

I sistemi ibridi Eaton hanno accumulato oltre 100 milioni di chilometri di test su strada in tutto il mondo, contribuendo a risparmiare oltre 10 milioni di litri di carburante e 26mila tonnellate di emissioni nocive.

INSIEME PER L'AMBIENTE

"Daf e Paccar - ha affermato Dimitri Kazarinoff, Vice presidente e general manager di Eaton's Hybrid Power Systems Division - sono leader innovativi nel mercato truck europeo e insieme si sono prefissi l'ambizioso obiettivo di conseguire un significativo miglioramento dei consumi dei loro prodotti medium-duty. Siamo orgogliosi del rapporto con Paccar e felici che il programma di sviluppo pluriennale con Daf sia prossimo alla commercializzazione e che aiuti Daf e i suoi clienti a realizzare gli obiettivi di riduzione del carburante che si sono prefissi".

La strada della tecnologia ibrida è dunque segnata: è diretta verso il futuro della mobilità.

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE
Paolo Altieri

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE
Via Ramazzotti 20 - 20052 Monza
tel. 039/493101 - 493103 - fax 039/493102
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

Co.Prom: Via Ramazzotti 20 - 20052 Monza
tel. 039/493101-2 - fax 039/493102

PROMOZIONE Piero Ferrari

ART DIRECTOR Renato Montino

IMPAGINAZIONE E FOTOCOPOSIZIONE

Varano, Busto Garolfo (Milano)

STAMPA

Graphicscalve, Vilminore di Scalve (BG)

Il Mondo dei Trasporti è registrato presso il Tribunale di Milano numero 327 del 4/5/1991 - Abbonamento annuo: Italia Euro 50,00, estero: Euro 100,00 - Versamento sul c/c postale n. 40699209 intestato a Vega Editrice Srl, Milano - 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 MA-FA: Cologno M.se (MI).

Clamorosa la notizia su una possibile alleanza tra Torino e Stoccarda Iveco finirà nell'orbita di Daimler Trucks?

Il Gruppo tedesco avrebbe intenzione di acquistare la nuova società Fiat Industrial, che comprende Iveco, CNH e la parte di FPT che produce motori per veicoli industriali.

TORINO - La notizia ha fatto improvvisamente il giro del mondo. L'ha diffusa il quotidiano La Repubblica: Daimler avrebbe intenzione di acquistare la nuova società Fiat Industrial, che comprende Iveco, CNH e la parte di Fiat Powertrain Technologies che produce motori per veicoli industriali. L'unico ostacolo alla formalizzazione dell'accordo sarebbe il gap tra l'offerta, 9 miliardi di euro, e la richiesta, 10,5 miliardi.

Se dovesse concretizzarsi, la vendita favorirebbe da un lato gli obiettivi di Marchionne di crescere nel mondo dell'auto per la cui realizzazione, visto anche il rallentamento delle vendite di Chrysler, avrebbe bisogno di un cospicuo innesto di liquidità, dall'altro quelli del marchio tedesco, interessato secondo indiscrezioni soprattutto a CNH per andare a coprire un settore in cui oggi non è presente. E poi l'acquisizione di Iveco rafforzerebbe una leadership sul mercato europeo, permettendo inoltre uno sbarco

in grande stile in Cina, dove oggi il costruttore torinese è già ben radicato e dove invece Daimler è soltanto agli inizi, oltre che in Sudamerica. Da considerare anche la rete attualmente dedicata ai camion Iveco che copre in modo capillare tutta l'Italia, e ha un buon numero di operatori sia in Spagna che in Francia oltre che nei Paesi dell'Est. L'intera operazione potrebbe andare comunque in porto senza far scattare i vincoli dell'Antitrust se non forse per il settore autobus.

Interpellate riguardo alla possibile operazione, entrambe le aziende hanno smentito, sia pure con toni blandi, lasciando intuire che in effetti qualche contatto possa esserci stato, ma che l'accordo non è al momento vicino alla conclusione. Anche perché alla finestra c'è pure il gruppo indiano Tata che ha già consolidati rapporti con Fiat e che potrebbe essere molto interessato alla divisione Industrial ora che il segmento comincia ad assumere peso specifico in India e più in gene-

rale in tutta l'Asia. Proprio Tata è sembrato per lungo tempo il più credibile interlocutore per la società oggi guidata da Altavilla, anche se in realtà all'atto pratico la collaborazione si è fermata a livello di motori (Fiat Powertrain è però la società da cui arriva il nuovo Amministratore delegato di Iveco). Lo shopping compiuto negli anni scorsi dal costruttore indiano non si è mai rivolto verso l'Italia, che pure Tata guarda con attenzione, soprattutto per l'esperienza maturata nei propulsori di piccola cilindrata, i più appetibili per un Paese in cui il passaggio all'auto e al veicolo commerciale è un processo in corso. Certo è che se le indiscrezioni dovessero trovare conferma nei prossimi mesi e la vendita a Daimler dovesse avere luogo, sembrerà strano vedere la Stella dominare sull'impianto torinese di Lungo Stura Lazio, che secondo la divisione operativa dalla fine dell'anno è toccata a Fiat Industrial.

Ma come già detto a far da sti-

molo per l'acquisizione sarebbe non tanto Iveco, i cui conti sono in lento miglioramento, ma soprattutto CNH, che sta invece raggiungendo risultati economici di tutto rispetto e il cui mercato pare uscito già dal periodo difficile.

Possiamo immaginare il cambio di equilibri che la compravendita potrebbe causare. Prima di tutto si creerebbe il più grande costruttore al mondo di veicoli industriali e commerciali, scaldando il gruppo AB Volvo e poi si darebbe il via a una ridda di movimenti in risposta. Molto probabilmente a quel punto si accelererebbe una probabile integrazione tra Man e Scania, per cercare una massa critica adeguata ai nuovi concorrenti. Ed è anche possibile che Daf, l'unico marchio rimasto da solo, possa a sua volta trovare un compratore o una partnership dato che è difficile pensare possa sbarcarsi da solo lo sviluppo delle motorizzazioni Euro 6 e di una nuova gamma di cabine destinata a sostituire quella attuale.

MERCEDES-BENZ / L'AMMIRAGLIA DELLA STELLA OTTIMIZZATA PER RIDURRE I CONSUMI

È l'ora dell'Eco Actros

Lino Sinari

ROMA - Se un effetto positivo la crisi l'ha avuto, è stato quello di spingere i costruttori a concentrarsi prima ancora che sullo studio di nuovi modelli, sull'ottimizzazione di quelli già in commercio. L'obiettivo è fondamentalmente uno: ridurre i consumi, vero incubo per le imprese di trasporto, e incrementare quindi la redditività del singolo camion. Anche Mercedes-Benz percorre questa strada, puntando sul proprio modello di punta, l'Actros, di cui sono state preparate quattro versioni speciali, che si caratterizzano per un allestimento mirato alla riduzione dei costi di gestione. Allestimento che però non è andato a incidere in maniera significativa sul prezzo d'acquisto, che è di poco superiore a quello di una versione standard. I singoli pacchetti di optional sono infatti offerti con una riduzione del 20 per cento rispetto a quanto richiesto per l'acquisto dei singoli componenti.

L'Actros poi già di per sé è un veicolo in grado di raggiungere punte di eccellenza nel campo dell'economia d'esercizio, confermate dal risultato record ottenuto nel corso dei test effettuati sulla pista di Nardò, in cui il top di gamma della Stella è riuscito a consumare appena 19,44 litri per 100 km. Con i nuovi modelli il costruttore tedesco si ripropone di av-

L'Actros già di per sé è un veicolo in grado di raggiungere punte di eccellenza nel campo dell'economia d'esercizio, confermate dal risultato record ottenuto nel corso dei test effettuati sulla pista di Nardò, in cui il top di gamma della Stella è riuscito a consumare appena 19,44 litri per 100 km. Con i nuovi modelli il costruttore tedesco si ripropone di avvicinare il più possibile questo risultato.



vicinare il più possibile questo risultato.

Tutte le nuove serie, riunite sotto le denominazione Eco,

sono basate sulla motorizzazione sei cilindri a V, naturalmente la più adatta a chi guarda con attenzione al risparmio di car-

burante e comunque disponibile in un ampio range di potenze, che varia in questo caso dai 440 ai 480 cv, più che sufficienti a

garantire ogni tipo di trasporto, compreso il lungo raggio internazionale. La versione base della serie di trattori Eco, che ri-

del propulsore. Un espediente già diffuso per limitare il funzionamento della pompa a quando ce n'è effettivamente bisogno, risparmiando così il carburante necessario per alimentarla anche quando non serve.

La versione successiva tra quelle studiate dal reparto progettazione di Mercedes-Benz è la Eco Master+, che riprende in gran parte le dotazioni della precedente, a cui aggiunge la predisposizione per il sistema di gestione FleetBoard, l'interfaccia di comunicazione KOM, il retarder Voith e i fusibili automatici. Per chi ritiene di aver bisogno di un'iniezione di potenza in più, necessaria se quotidianamente ci si trova ad affrontare il tratto appenninico o la traversata delle Alpi, la Casa ha approntato la versione 1848 Eco Power, che riprende in pratica lo stesso allestimento della Eco Master, montato però su di un Actros con un motore più potente.

Il concetto, che sta alla base di questa serie speciale, è ulteriormente rafforzato nel caso della quarta proposta, la V6 Solution, anche in questo caso basata sul 6 cilindri a V da 480 cv, su cui si è lavorato molto, prima di tutto per raggiungere un prezzo competitivo, cioè per consentire ai clienti di acquistare un Actros trattore a un prezzo solitamente riservato a modelli della concorrenza meno performanti e meno con-



Per migliorare la resa dei nuovi modelli Eco Master dell'Actros sono state adottate le cabine HighSpace, quelle che garantiscono i migliori risultati aerodinamici, dotate di uno spoiler superiore.

Disponibile anche l'Active Brake Assist di seconda generazione

Mai fermi sulla strada della sicurezza

ROMA - Di recente l'attenzione dei progettisti Mercedes-Benz si è concentrata sulle tematiche dell'ottimizzazione dei costi, ma senza tralasciare quello che è da sempre uno dei campi in cui il costruttore eccelle, la sicurezza. I nuovi Actros a partire dai primi mesi del 2011 potranno infatti essere dotati anche del sistema Active Brake Assist 2, che rappresenta una seconda grande rivoluzione nel campo della sicurezza. Se infatti la prima generazione dell'Active Brake Assist era in grado di regolare la velocità dell'Actros su quella del veicolo che lo precede, la nuova versione è in grado di intervenire anche in presenza di ostacoli fermi, come ad esempio un ingorgo improvviso, magari coperto dalla nebbia che comincia ad affacciarsi nelle regioni a Nord della Penisola.

Il radar della seconda generazione del siste-

ma controlla una zona antistante il veicolo compresa tra 1 e 200 metri, e funziona a tutte le velocità (fino agli 89 km/h in cui entra in funzione il limitatore). Se rileva un ostacolo provvede alla segnalazione visiva e acustica all'autista, se la situazione dovesse farsi più difficile il sistema provvede in automatico a frenare il veicolo con circa il 50 per cento della forza frenante a disposizione.

Il resto spetta all'autista perché come spesso evidenziato, questi sistemi non eliminano del tutto il rischio di incidenti anche se servono in maniera sostanziale a prevenirli. Consapevole dell'importanza dell'Active Brake Assist 2, il costruttore ne sta preparando il lancio attraverso pacchetti Safety, che comprendono quindi altri utili aggiunte, offerti a prezzi decisamente accessibili.

Il Fleetboard tra le dotazioni degli Eco Actros

Un importante aiuto dal Grande Fratello

ROMA - Non è un caso se la predisposizione per il FleetBoard, il sistema di gestione della flotta sviluppato direttamente da Daimler, fa parte delle dotazioni delle versioni Eco; pianificare correttamente le attività della flotta è infatti fondamentale per poter incrementare la redditività della propria impresa. L'ultima configurazione del sistema permette non soltanto una pianificazione flessibile degli ordini, ma di costruire un flusso lavorativo personalizzato qualunque sia il tipo di trasporto effettuato. Non soltanto i conducenti, tramite un pratico sistema di messaggistica, ricevono le proprie indicazioni in tempo reale, ma possono ritrasmettere in automatico i dati relativi a carichi e scarichi a un sistema centrale di inventario, permettendo un perfetto controllo delle giacenze.

Il tutto è reso più semplice da un'interfaccia di nuova generazione, in cui è stata curata soprattutto la visualizzazione delle immagini satellitari in cui vengono riportate non soltanto la posizione del veicolo, registrata ogni trenta secondi, ma anche i percorsi ancora da compiere. In questo

senso è molto utile il terminale DispoPilot, che dispone di uno schermo da 17,8 cm; questo non soltanto si sposa perfettamente con il FleetBoard, inserendo in automatico le destinazioni nel sistema di navigazione satellitare, ma ingloba anche funzioni aggiuntive come l'assistenza per il mantenimento della corsia con allarme sonoro e la pianificazione degli itinerari. Il DispoPilot è inoltre disponibile nella versione mobile, che può essere staccata dal quadro strumenti e usata come lettore di codici e barre o per rilevare la firma digitale del destinatario.

La più recente evoluzione del FleetBoard riguarda la possibilità di montarlo direttamente in fabbrica sui furgoni Sprinter. Anche in questo caso un'attenta pianificazione delle destinazioni può portare a una riduzione sensibile dei consumi e di conseguenza delle emissioni di CO₂. Secondo i calcoli effettuati dai tecnici Daimler, ogni Sprinter di una flotta equipaggiata con il dispositivo può contare su di un risparmio di 1,5 litri ogni 100 km, il che rende facile calcolarne l'immediata convenienza.

prende molte delle soluzioni testate in pista, è la 1844 LS Eco Master, per cui è stata scelta la cabina HighSpace, la più profilata aerodinamicamente tra quelle in listino, dotata inoltre di uno spoiler superiore regolabile con deflettori laterali. Un rivestimento aerodinamico avvolge anche i montanti, ottimizzando il flusso d'aria nella zona della cabina. Il motore è nella sua versione da 440 cv, che di recente ha ottenuto il potenziamento del sistema di raffreddamento, prima esclusiva delle sole motorizzazioni a 8 cilindri. Altro elemento fondamentale è la pompa dell'acqua ad accoppiamento magnetico, che ne regola il funzionamento in base alla temperatura del liquido di raffreddamento, del regime di giri e in generale dell'attività

fortevoli. Cosa ancora più evidente dato che in questo caso si è tornati alla cabina MegaSpace, il massimo del comfort per Mercedes-Benz, e non si è rinunciato a quelle caratteristiche di stile esclusivo che da sempre fanno parte del DNA della Stella. Lo conferma il badge V6 Solution applicato sullo spoiler anteriore, soltanto un particolare ma di quelli che evidenziano la cura riservata a ogni singolo modello. Per il resto, pur restando fedeli all'obiettivo di far scendere il prezzo, si è scelto di rinunciare soltanto a dotazione estetiche, mentre sono state confermate quelle più funzionali come le minigonne laterali e il retarder Voith. Tutti i modelli sono già disponibili nelle concessionarie italiane del costruttore.



TRUCKS. LEASING & FINANZIAMENTI. SOLUZIONI PER LE FLOTTE. ASSISTENZA & RICAMBI.

Actros. Perché ogni goccia di carburante vale.

Actros con tecnologia BlueTecEco. Ridurre i consumi e proteggere l'ambiente.

Trasformate ogni vostro spostamento in un viaggio all'insegna del risparmio: BlueTecEco, l'efficiente tecnologia che, in combinazione con seminari, training e consulenza, è in grado di ridurre i consumi di carburante in modo duraturo e di contribuire quindi alla protezione dell'ambiente. Già oggi, ad esempio, l'Actros è imbattibile in termini di redditività. Esso detiene il primato di veicolo industriale più redditizio della sua categoria, a tutto vantaggio vostro e dell'ambiente.

Mercedes dà il massimo, per la massima efficienza e sostenibilità. www.mercedes-benz.com/bluetececo



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

VOLVO TRUCKS / IL GAS NATURALE NEL FUTURO DEL TRASPORTO ECOSOSTENIBILE

Il metano sposa il diesel



Prosegue incessante la ricerca del costruttore svedese nel settore dei carburanti alternativi. Sotto la lente dei ricercatori la rivoluzionaria tecnologia metano-diesel, dove il gas naturale e la motorizzazione diesel lavorano in armonia.

Pietro Vinci

GÖTEBORG - Il gas naturale? Un ponte verso il trasporto ecosostenibile. Volvo Trucks ci crede e considera il gas come la più plausibile alternativa al petrolio quale carburante destinato ad alimentare le motorizzazioni diesel. Soprattutto, il costruttore svedese considera il gas naturale per le sue potenzialità in merito al raggiungimento del traguardo di un maggior utilizzo di biogas a basso impatto ambientale.

“Questo ci consente di affrontare in modo idoneo la problematica più pressante: la riduzione delle emissioni di CO₂”, spiega Lars Mårtensson, Direttore Ambientale di Volvo Trucks. È un ritornello ormai risaputo: petrolio e carbone, i due carburanti fossili che oggi alimentano la maggior parte delle industrie del pianeta, riscaldano le case e permettono ai veicoli di muoversi, un giorno si esauriranno, sebbene quel giorno è ancora lontano.

URGENZE COLLETTIVE

Ciò che invece ci riguarda tutti oggi è il problema delle emissioni di anidride carbonica, biossido di azoto, biossido di zolfo e particolato. Per l'industria dei trasporti, che dipende per il 97 per cento dal petrolio, il problema impellente è trovare carburanti alternativi. Uno di questi, sui quali gli addetti ai lavori insistono maggiormente in termini di fattibilità, è proprio il gas naturale.

“Il gas naturale - afferma Magnus Swahn, Presidente della società di consulenza Conlogic che lavora allo sviluppo di soluzioni logistiche sostenibili - è una delle tante alternative. E può essere migliore del petrolio



Lars Mårtensson, Direttore Ambientale di Volvo Trucks (a sinistra) e Magnus Swahn, Presidente della società di consulenza Conlogic che lavora allo sviluppo di soluzioni logistiche sostenibili.

dal momento che produce più basse emissioni di CO₂”.

Il gas naturale è essenzialmente metano, che nel processo di combustione rilascia nell'atmosfera dal 30 al 50 per cento in meno di anidride carbonica rispetto al petrolio e circa il 40 per cento in meno di ossidi d'azoto. Inoltre, al contrario del petrolio, il gas naturale non emette

zolfo, metalli pesanti o cenere. La svolta verso il metano dell'industria dei trasporti potrebbe dunque essere una via di fuoriuscita dalla dipendenza del petrolio e consentirebbe una considerevole riduzione dell'impatto ambientale. “Va però anche detto - precisa Magnus Swahn - che se la combustione avviene all'interno di un motore a ciclo

Otto dal grado di efficienza ridotto, questi benefici vengono cancellati”. È questa una considerazione logica che Volvo Trucks non può che condividere pienamente: “il grado di efficienza di un motore diesel - aggiunge Lars Mårtensson - è oggi dal 30 al 40 per cento più alta di quella registrata da veicoli equipaggiati con gas naturale che

usano la tecnologia della candela d'accensione nel ciclo Otto”.

Una delle tecnologie energetiche su cui Magnus Swahn ripone fiducia è il metano-diesel, dove il gas naturale e la motorizzazione diesel sono usate in combinazione. La potenza principale viene elargita dal metano ma una piccola quantità di gasolio viene utilizzata come una sorta di “liquido d'accensione” per iniettare il gas.

Se il gas liquefatto viene usato al posto del gas compresso, il risultato che si ottiene è un più lungo range operativo. Dice Swahn: “È questa la soluzione indubbiamente più raffinata. Sfrutta l'alto potenziale di efficienza energetica del motore diesel combinato con le basse emissioni del metano. Una combinazione perfetta”.

Tre anni fa Volvo Trucks ha presentato ben sette veicoli adattati ciascuno a viaggiare con differenti carburanti. La

tecnologia metano-diesel è stato uno degli approcci su cui il costruttore di Göteborg ha deciso di porre maggiore attenzione nel suo progressivo lavoro di sviluppo in tema di propulsione alternative. “Un truck alimentato a gas naturale che utilizzi la tecnologia metano-diesel - continua Lars Mårtensson - consente di ottenere realmente dei vantaggi operativi dal momento che può viaggiare anche unicamente a diesel. Ciò è sia pratico che rassicurante, fintantoché le infrastrutture delle stazioni di rifornimento del gas naturale non sono ancora completamente estese”.

PONTE DI PASSAGGIO

Chi è critico si avvale di una semplice constatazione: anche il metano è un carburante fossile non infinito e sostituire un carburante fossile con un altro non è la più lungimirante delle strategie. Mårtensson risponde a queste obiezioni affermando che Volvo Trucks vede il gas naturale come un ponte di passaggio verso la completa espansione della produzione di biogas, che non è un carburante fossile e che può essere ricavato per esempio dai rifiuti domestici. “La produzione di biogas sta prendendo piede in diversi Paesi - dice ancora Lars Mårtensson - Siamo vivendo un periodo di transizione, di passaggio da decenni di dipendenza dal petrolio a una società che si basa sui carburanti rinnovabili”.

Durante tutto il 2010, Volvo Trucks ha condotto e conduce diversi test con motori metano-diesel che si muovono con più del 70 per cento di gas naturale nel serbatoio. Il resto è costituito da una miscela di biodiesel, ovvero gasolio mischiato con diesel verde prodotto a partire da materie prime rinnovabili. “Il nostro obiettivo - conclude il Direttore Ambientale di Volvo Trucks - è arrivare a far viaggiare un truck con l'80 per cento di biogas e il 20 per cento di biodiesel verde con il ruolo di “agente di combustione”. Questo ci consentirà di ottenere emissioni di CO₂ dell'80 per cento più basse di un diesel convenzionale”.

Questi i carburanti alternativi

GAS NATURALE: PRESENTE IN MOLTE PARTI DEL MONDO

Il gas naturale, o metano, è estratto sia da pozzi separati scavati nella crosta terrestre sia pompato come avviene con il petrolio. Ci sono grandi riserve in molte parti del mondo, tra cui Russia, Iran, Algeria e Mare del Nord.

BIOGAS: ALTERNATIVA NON FOSSILE

Carburante non fossile che si forma quando rifiuti organici come avanzi alimentari, letame, scarti della lavorazione dell'industria alimentare e rifiuti agricoli vengono distrutti in un ambiente povero di ossigeno e trasformati in gas metano e anidride carbonica. Quando il biogas diventa gas per autotrazione, vengono estratti anidride carbonica, solfuro di idrogeno e acqua. Come il gas naturale, il biogas è essenzialmente metano, quindi i due elementi sono totalmente compatibili uno con l'altro e possono essere miscelati liberamente tra loro. La grande differenza è che il biogas è virtualmente neutrale in termini ambientali: le emissioni di CO₂ che risultano dalla combustione provengono dall'anidride carbonica presente nell'aria che viene catturata dalle piante attraverso il processo naturale della fotosintesi. La combustione del biogas, quindi, non incrementa la quantità di CO₂ già presente nell'aria.



MAN / LE RISPOSTE DEL COSTRUTTORE BAVARESE ALLE ESIGENZE DELLE AZIENDE MUNICIPALIZZATE

Fabio Basilico

MONACO DI BAVIERA - A metà settembre si è tenuta a Monaco di Baviera Ifat Entsorga 2010, la nuova edizione della fiera mondiale della gestione dell'acqua, delle acque reflue, dei rifiuti e delle materie prime. Un appuntamento importante per gli operatori di fondamentali settori della vita civile delle comunità. Man, costruttore di casa, non poteva mancare con il suo bagaglio di soluzioni affidabili ed efficienti per le aziende municipalizzate che erogano questi servizi.

Man sa benissimo che comuni e aziende municipalizzate necessitano di veicoli pienamente operativi e funzionali per compiti speciali nel settore del trattamento rifiuti (smaltimento e gestione riciclaggio) come pure in quello della pulizia delle strade, del servizio invernale e della pulizia dei canali: la Casa di Monaco offre un vasto programma di veicoli da 7,49 a 41 tonnellate di peso totale ammesso, che rappresentano una base affidabile ed economica per allestimenti che puntano a soddisfare le esigenze degli utenti. In particolare, Man ha esposto all'Ifat Entsorga 2010 cinque autocarri. Significativa novità è un telaio TGM a tre assi con un peso totale ammesso di 26 tonnellate per sovrastrutture di veicoli destinati alla raccolta rifiuti.

Nella sua cabina di guida L, l'equipaggio di tre persone ha a disposizione un sedile centrale dal comfort ottimizzato e un vano portaoggetti per l'equipaggiamento di protezione personale. Per facilitare la maneggevolezza in strade strette, il veicolo da 26 tonnellate è dotato di un terzo asse trainato sterzante. Il cambio automatizzato Man TipMatic contribuisce a sgravare il conducente dalla frequente attività di cambio marcia tra le stazioni di carico. Con tre sedili presenti nella cabina di guida C, c'è posto anche per due collaboratori alla raccolta dei contenitori dei rifiuti nella zona assegnata.

**CONSUMI RIDOTTI
GRAZIE ALL'HRB**

Grazie al terzo asse trainato sterzante, questo TGM è un mezzo maneggevole che si adatta a effettuare il giro della raccolta rifiuti in zone densamente abitate. Allo stesso tempo, seguendo la filosofia del "Costantemente efficiente" che da tempo orienta la sua strategia produttiva, Man ha sfruttato l'occasione della fiera tedesca per utilizzare questo TGM in versione prototipo per la presentazione del sistema frenante a rigenerazione idrostatica (HRB - Hydrostatisch Regeneratives Bremssystem) dell'azienda Bosch Rexroth. Tra i vantaggi del sistema ci sono le riduzioni del consumo di carburante, delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento da gas di scarico durante la circolazione di tipo "stop and go" che caratterizza le operazioni di svuotamento dei contenitori dei rifiuti. Grazie al recupero di energia garantito dal sistema Hrb durante il processo di frenata, ci si attende un aumento di efficienza dei veicoli per la raccolta dei rifiuti pari a circa il 25 per cento. Man intende rendere disponibile questo sistema, in collaborazione con Bosch Rexroth e vari allestitori, nel corso

Servizi su misura



Comuni e municipalizzate necessitano di veicoli moderni ed efficienti per compiti speciali nel settore del trattamento rifiuti come pure in quello della pulizia delle strade o dello sgombero neve: la Casa di Monaco offre un vasto programma di veicoli da 7,49 a 41 tonnellate di peso totale ammesso, che rappresentano una valida soluzione.

del 2011.

Sono le quattro serie Man TGL, TGM e TGS come pure la serie TGX a offrire complessivamente un'ampia gamma di veicoli per i più diversi impieghi. A queste vanno poi aggiunte le due gamme CLA e TGS WW progettate in modo particolare per i mercati extraeuropei. Le potenze disponibili dei motori vanno da 110 kW/150 cv fino a 500 kW/680 cv e dal punto di vista della tutela ambientale - questione particolarmente sentita nei centri cittadini - i propulsori Man non sono soltanto adeguati alla normativa Euro 5 attualmente in vigore ma soddisfano anche i requisiti della più severa norma, non obbligatoria, EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicle). Il tutto senza dover ricorrere all'utilizzo di ulteriori additivi, come l'AdBlue. In questo modo, i veicoli per il servizio municipale possono disporre di maggiore spazio sul telaio e maggior carico utile, dal momento che non è necessario il montaggio di un ulteriore serbatoio. Aumenta anche la sicurezza operativa in quanto il conducente fa rifornimento soltanto di gasolio.

Nel circuito dei materiali riciclabili, Man propone l'autotelaio adatto, per ogni destinazione d'uso e tipo di allestimento. Le prese di forza forniscono la potenza necessaria per l'azionamento di pompe idrauliche, di pulitura ad alta pressione, o per vuoto. Inoltre, il Man Modification Competence Center coordina speciali conversioni dei veicoli per il servizio municipale, specifiche del settore. Il TGL è prodotto in serie come autotelaio a due assi, con trazione per l'uso su strada, in numerose varianti, nella categoria di peso da 7,49 fino a 12 tonnellate. La sicurezza è garantita dalla possi-



bilità di equipaggiare il truck con l'Esp, che oggi non fa ancora parte della dotazione standard in questa categoria di veicoli. Il programma motori offre efficienti soluzioni a 4 e 6 cilindri con ricircolo dei gas di scarico e sistema d'iniezione Common Rail da 110 kW/150 cv a 184 kW/250 cv. Di grande aiuto il cambio automatizzato Man TipMatic. Il "piccolo" Man offre la possibilità di scegliere tra diversi passi ruota e cabine di guida, tra cui la più spaziosa cabina doppia della sua categoria, che può trasportare fino a sette persone. Il TGL si adatta a svolgere svariate funzioni come autocarro a cassone ribaltabile trilaterale, multibenna o cassone ribaltabile scarrabile a rullo, spazzatrice, piattaforma aerea, veicolo per la raccolta rifiuti o per la pulizia dei canali.

La gamma TGM copre il segmento di peso totale ammesso a partire da 12 tonnellate e raggiunge, nella versione a due

assi, le 18 tonnellate mentre nella versione a tre assi le 26 tonnellate. Grazie alla trazione integrale, le aziende municipali hanno a disposizione un veicolo pratico, utilizzabile per tutto l'anno. La motorizzazione di base eroga 184 kW/250 cv, quelle da 213 kW/290 cv e 250 kW/340 cv completano l'offerta a sei cilindri. L'offerta di cabine comprende le quattro versioni C, L, LX e le cabine doppie a quattro porte. Una particolarità del programma a trazione integrale è rappresentata dal TGM con peso totale ammesso da 13 a 15 t: Man è oggi l'unico produttore che offre, in questa categoria di peso, sospensioni pneumatiche di serie sull'asse posteriore. Inoltre, Man offre una versione molto compatta a trazione integrale, con un passo ruota di 3.050 mm.

**AUTOTELAI
VERSATILI**

Sugli autotelai di tutta la gamma Man, si possono realizzare allestimenti per spazzatrici di varie dimensioni. Per il segmento di mercato più vasto, quello delle spazzatrici a due assi con un contenitore di materiale spazzato dalla capacità di sei metri cubi, la Casa tedesca propone il TGM con cabina di guida C e 15,5 tonnellate di peso complessivo ammesso. Un tipo di attività dove diventa utile adottare le sospensioni pneumatiche sull'asse posteriore.

Il TGS, disponibile a due, tre o quattro assi, ha assunto un ruolo di prim'ordine nel settore dei veicoli municipali e per lo smaltimento rifiuti. Tra i veicoli specifici del settore ci sono autocarri a cassone ribaltabile trilaterale, multibenna e cassone ribaltabile scarrabile a rullo, spazzatrici, aspiratori fanghi, veicoli per la pulizia dei canali e per la raccolta dei rifiuti.

La serie TGS offre una notevole varietà di configurazioni degli assi con terzi assi centrali e trainati, vari sistemi di sospensione e la scelta fra trazione integrale innestabile oppure permanente. La gamma da 18 a 41 tonnellate è equipaggiata di serie con la cabina di guida M, disponibile a scelta a tre posti. Su richiesta possono essere ordinate anche le cabine più spaziose L o LX. I moderni motori in linea a sei cilindri con sistema di iniezione Common Rail coprono un range di potenze comprese tra i 235 kW/320 cv e i 397 kW/540 cv.

Il successo della trazione anteriore innestabile idraulica

HydroDrive efficiente

MONACO DI BAVIERA - Man ha immesso per prima sul mercato la trazione anteriore innestabile idraulica e già sono stati venduti oltre 5.500 veicoli dotati del sistema. La trazione anteriore innestabile idraulica è un completamento dell'offerta delle classiche trazioni integrali delle serie TGS e TGX: il Man HydroDrive offre più trazione e sicurezza quando si percorrono strade sconnesse, salite e fondi stradali sdruciolevoli. Il sistema fornisce in queste situazioni la necessaria spinta propulsiva per l'avanzamento o l'arretamento.

Durante la marcia in salita con HydroDrive inserito, il freno continuo agisce anche sull'asse anteriore e stabilizza quindi il veicolo. HydroDrive può essere inserito anche durante la marcia e sotto sforzo tramite il comodo selettore, in modo che si possano affrontare salite senza dover prima arrestare il veicolo. Il sistema è composto da una pompa idraulica collegata con una flangia al cambio e da motori alloggiati nei mozzetti delle ruote anteriori. È attivo fino a una velocità massima di 28 km/h, al di sopra della quale si di-

sattiva automaticamente. Se la velocità diminuisce di nuovo, HydroDrive si reinserisce automaticamente. Rispetto a un autocarro a trazione posteriore, un veicolo dotato in aggiunta di HydroDrive pesa leggermente di più, mentre rispetto a un mezzo con la classica trazione integrale pesa diverse centinaia di chilogrammi in meno. Ciò va a vantaggio della trazione di un carico maggiore. L'altezza rimane invariata, garantendo un accesso agevole come nel caso di un autotelaio da strada, minore altezza dello spigolo superiore del telaio e dell'intero veicolo, baricentro più basso del mezzo e di conseguenza stabilità di marcia.

Anche il diametro di svolta degli autocarri dotati di HydroDrive corrisponde a quello dei mezzi con trazione posteriore. Ideale impiego della trazione HydroDrive è a bordo del TGS in versione cassone ribaltabile scarrabile a rullo e multibenna, per ovviare all'inconveniente che si verifica quando, dopo lo scarico della cassa mobile, l'asse motore è caricato solo scarsamente e perde capacità di trazione.

Guido Prina

LIONE - Spesso additato come causa di tutti i mali che affliggono la mobilità moderna, il camion si è rimboccato le maniche per cambiare il punto di vista sul suo ruolo e cancellare per sempre ogni sorta di pregiudizio. Del resto, i veicoli industriali sono indispensabili alle economie dei Paesi sviluppati o in via di sviluppo. Basti pensare che in Europa, più dell'80 per cento delle merci vengono trasportate su gomma. In tema di inquinamento ambientale, i costruttori si sono fortemente impegnati sulla strada dell'innovazione: motore diesel dal consumo sempre più basso, gestione elettronica degli organi meccanici, nome sulle emissioni inquinanti sempre più rigide, energie nuove grazie a veicoli a gas naturale, ibridi, elettrici. In prima fila c'è Renault Trucks che, lanciando sul mercato veicoli più rispettosi dell'ambiente, meno rumorosi e più adatti alle missioni cui sono desti-



RENAULT TRUCKS / LA STRADA DEL FUTURO PASSA PER LE SFIDE AMBIENTALI

nati, così come investendo risorse nella ricerca di soluzioni innovative per le mobilità ecosostenibile, intende ridare lustro alla professione del trasporto stradale, che rimarrà indispensabile per la società di domani, e infondere fierezza ai clienti e agli autisti che utilizzano i loro mezzi.

Gli sforzi di Renault Trucks si concentrano sulla riduzione dei consumi dei suoi veicoli diesel e sullo sviluppo di soluzioni alternative come i propulsori a gas naturale, interamente elettrici o ibridi. La scelta di queste soluzioni verrà fatta dal cliente, in funzione dell'uso del veicolo. Mettere il camion giusto al posto giusto con il propulsore giusto: questa è la filosofia di fondo.

In trent'anni, il consumo e quindi le emissioni di CO₂ dei truck sono diminuiti del 37 per cento. Dall'applicazione delle normative "Euro" per disciplinare le emissioni di gas inquinanti e particolato (dalla 0 del 1990 all'odierna Euro 5 e alla futura Euro 6 del 2013), le emissioni di ossido d'azoto (NO_x) sono calate del 70 per cento, quelle degli idrocarburi incombusti e di monossido di carbonio (CO) dell'80 per cento e quelle del particolato addirittura del 90 per cento. Oggi, un truck Euro 5 consuma la metà di un camion simile degli anni Sessanta, ma è più potente, trasporta più merce e più in fretta.

Ancora più esigente dell'Euro 5 è la EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle), la norma più rigida in materia di emissioni. Renault Trucks propone un'offerta EEV su quasi tutta la gamma.

VA RIDOTTO ANCHE IL RUMORE

Anche sulla riduzione del rumore, i progressi ci sono stati. Da trent'anni a oggi, i camion hanno ridotto le loro emissioni sonore da 91 dB a meno di 80 dB. Il calo è ancora più significativo se si confrontano i dati odierni con quelli degli anni Sessanta: il livello sonoro è di ben 12 volte inferiore. Oggi, 25 veicoli industriali riuniti fanno meno rumore di uno solo costruito nel 1982. In questo ambito, Renault Trucks ha fatto molto: tutti i suoi veicoli rispettano la normativa europea R51 sul rumore e a Lione si lavora per operare ulteriori riduzioni.

Altro tema caldo è la sicurezza. Secondo i dati dell'Union routière de France, il tasso di presenza di camion negli incidenti (numero di incidenti per miliardo di

chilometri percorsi) è stato diviso per 9 dal 1980 e resta proporzionalmente molto inferiore a quello delle automobili. Dal 1997 al 2008 il numero di incidenti con lesioni corporee relativi ad autocarri è stato ridotto del 50 per cento.

Per ridurre le emissioni di ossido di azoto, Renault Trucks ha scelto la tecnologia SCR (Selective Catalyst Reduction). Il sistema SCR trasforma i nocivi ossidi di azoto in vapore acqueo e in azoto non dannoso. Per quanto riguarda i consumi, la riduzione è stata frutto di evoluzioni tecnologiche dell'intera catena cinematica. Il rendimento dei motori dovuto alla gestione elettronica e, particolarmente, a quella dell'iniezione fa diminuire il consumo di carburante. Inoltre, la gestione dell'aria (sistema frenante, sospensioni, sospensione della cabi-

na, ecc.) è elettronica tramite il sistema APM (Air Pressure Management), con più efficacia ed economia. Va anche ricordata la ricerca in materia di pneumatici, che contribuiscono ai buoni risultati in quanto a efficacia energetica.

Le ricerche di Renault Trucks sui motori diesel hanno portato alla creazione delle Optifuel Solutions, che riuniscono l'insieme degli strumenti complementari che il costruttore francese mette a disposizione per ridurre i costi legati al carburante. La parte tecnica denominata Optifuel Technology abbinata motori Euro 5 alla tecnologia SCR e ai cambi robotizzati Optitronic per motori da 5 e 7 litri e Optidriver+ per quelli da 11 e 13 litri (cambi che non sono unicamente automatizzati consentendo all'autista, se lo desidera, di ingranare le marce da sé), pro-



Il Premium Lander OptiTrack della gamma Costruzione. In alto, uno dei Premium Distribuzione Hybris Tech per la Coca Cola.

Mobilità pulita

Mettere il camion giusto al posto giusto con il propulsore giusto: è la filosofia alla base dell'impegno che il costruttore francese sta mettendo per contribuire a un futuro del trasporto sempre più ecosostenibile. Gli sforzi di Renault Trucks si concentrano sulla riduzione dei consumi dei suoi veicoli diesel e sullo sviluppo di soluzioni alternative.

grammati per l'innesto dei rapporti a un regime adatto a far economia di carburante. Il risultato è un consumo inferiore del 7 per cento rispetto a un cambio manuale. Per la gamma Costruzione, Renault Trucks ha messo a punto OptiTrack, disponibile per il trattore Premium Lander, consente di disporre, su un mezzo 4x2 standard, di una trasmissione 4x4 temporanea con tutti i suoi vantaggi, solo nel momento in cui se ne ha bisogno.

Optifuel Programme riunisce tre diversi strumenti per ottenere reali riduzioni di consumo: una formazione alla guida economica (Optifuel Training), un software di controllo del consumo (Optifuel Infomax) e il Club Optifuel Programme, un sito internet privato che offre alle imprese informazioni e strumenti pratici per implementare la formazione. I guadagni con la guida degli autisti

possono arrivare fino al 15 per cento. Nel 2009, Renault Trucks è stata la prima a proporre ai clienti di associare l'acquisto di un veicolo ottimizzato per i consumi e dotato del meglio della tecnologia, al package Optifuel Programme. Il risultato che si ottiene è una riduzione media di consumo del 6,4 per cento, certificata da un organismo indipendente.

Consapevole che il gasolio rimarrà ancora per anni il carburante di riferimento almeno sulle tratte extraurbane, Renault Trucks ha lanciato nel 2007 il programma di ricerca Optifuel Lab, che ha come obiettivo principale la riduzione del consumo e delle emissioni di un convoglio stradale (trattore + rimorchio). Dopo 4.500 chilometri di test complessivi e misure su un circuito stradale di 2.500 km, la prima fase del progetto ha consentito di risparmiare il 13 per cento di carburante, ovvero 4,5 litri/100 km, e circa 120 g/km di CO₂. Il veicolo "laboratorio" è strumento prezioso per validare le varie so-

luzioni che potranno essere integrate alla gamma commercializzata a medio o lungo termine. Basandosi proprio sulla filosofia di questo veicolo e sui suoi insegnamenti che è stato sviluppato il Premium Optifuel (basato su Premium Strada), disponibile per la clientela.

TRE PRINCIPI FONDAMENTALI

Per garantire una mobilità sostenibile delle merci, Renault Trucks consiglia un sistema di trasporto che sia basato su tre principi: massificazione del carico, energie combinate e comunicazione tra i veicoli. In città, per trasportare 6 t di merce, un solo autocarro di medio tonnellaggio può sostituire 12 commerciali di capacità inferiore.

Inoltre, il trasporto deve combinare e ottimizzare le energie disponibili. La visione ideale di Renault Trucks prevede che tutte le merci vengano prima inoltrate verso piattaforme intermodali, che si trovano ai confini delle aree urbane.

Per raggiungere le zone di de-groupage il modo migliore è un insieme trattore + semirimorchio con consumo di gasolio ridotto. Dai magazzini al centro città, possono operare veicoli da 12 a 26 t con propulsori a gas naturale o motorizzazione ibrida diesel-elettrica. Nel cuore delle città, non sempre accessibili ai mezzi pesanti, sono ottimi i piccoli autocarri al 100 per cento elettrici.

Le alternative al gasolio: veicoli elettrici, ibridi, a gas naturale

Il domani nei progetti del presente

LIONE - Renault Trucks lavora alacremente per lo sviluppo di soluzioni alternative al "tutto gasolio". Ha creato un nuovo marchio per i veicoli che funzionano con tecnologie alternative: Clean Tech. Si tratta dunque di veicoli elettrici, ibridi o a gas naturale. La Casa francese ha un'offerta di veicoli elettrici su base Midlum e Maxity. Il Maxity elettrico ha una velocità massima di 90 km/h e un'autonomia di 100 km. Il primo esemplare è stato consegnato lo scorso maggio alla Tafanel, principale distributore indipendente di bevande a Parigi e provincia. Renault Trucks prevede di consegnare da 10 a 30 Maxity elettrici entro la fine del 2010 e di avviare la commercializzazione progressivamente in alcuni Paesi europei nel corso del 2011.

La tecnologia ibrida mette insieme i vantaggi del motore diesel e di quello elettrico. Quest'ultimo si sostituisce al primo all'avviamento e fino a una velocità di circa 30 km/h, quando il propulsore termico consuma di più ed è più rumoroso. L'energia prodotta durante le frenate e le decelerazioni viene immagazzina-

ta per poi essere restituita nelle fasi di avviamento. Un procedimento particolarmente adatto ai veicoli che operano in città. Un valido esempio di veicolo ibrido è il Premium Distribuzione Hybris Tech: due esemplari sono in fase di test presso la società Colas, in configurazione benna, e Coca Cola Enterprises Belgio, a Bruxelles, in configurazione furgone.

Gli ingegneri Renault Trucks hanno tratto finora insegnamenti molto importanti e hanno fatto molti progressi dalla prima generazione di veicoli, che circolavano per le strade della comunità urbana di Lione per la raccolta di rifiuti domestici. I mezzi pesanti a gas naturale sono particolarmente adatti ai trasporti urbani. Nell'ottobre del 2009, Renault Trucks ha consegnato 13 veicoli a gas naturale alla norvegese Veolia Environment.

L'offerta della Losanga in materia di veicoli a gas naturale è completa: Midlum per raccolta rifiuti urbani, lavastrade, spazzatrice, distribuzione; Premium Distribuzione per raccolta rifiuti e altro.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER*

Impegno, franchezza, prossimità al cliente

Tre valori essenziali che caratterizzano le azioni
di Renault Trucks.

Renault Trucks, forte nella sua convinzione che non possa esistere un mondo senza camion e che la società non possa sopravvivere senza di essi, ne sostiene attivamente gli utilizzatori e si impegna per ridare fierezza al trasporto stradale, ai suoi operatori, ai loro autisti.

www.renault-trucks.it

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

EDUCAZIONE
E APPRENDIMENTO



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

CULTURA
E SPETTACOLO



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

GIOIA
DI VIVERE



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

ASSISTENZA
ALLE PERSONE



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

AIUTI
UMANITARI



*Renault Trucks mantiene gli impegni



Prosegue l'impegno Iveco sulla rivoluzionaria strada dell'ibrido

L'Eurocargo rispettoso della città

TORINO - Seguendo anche in questo caso le esigenze del mercato, Iveco già da tempo sta sperimentando soluzioni ibride, tra cui una delle più interessanti è applicata all'Eurocargo nelle versioni da 7,5 e 12 tonnellate. Queste montano una driveline con sistema in parallelo, che permette nel ciclo urbano una riduzione dei consumi che può arrivare fino al 30 per cento rispetto a un normale motore diesel. La versione che Iveco ha esposto all'IAA propone un modello da 12 tonnellate con il motore Tector nella sua versione da 180 cv, a cui è abbinato un motogeneratore elettrico da 60 cv, il tutto accompagnato da un cambio automatizzato a sei rapporti e un pacchetto di batterie agli ioni di litio da 1,9 kWh. L'unica differenza per le versioni da 7,5 tonnellate riguarda la potenza del Tector, che in quel caso si ferma a 160 cv.

Il funzionamento del sistema ibrido è quello classico, con il motore elettrico che entra in funzione all'avvio, seguito dal motore diesel quando vengono richieste maggiori prestazioni. Il motore elettrico torna in azione nelle fasi di accelerazione e salita, con la potenza che si rigenera in fase di rilascio o di frenata. Di serie anche la funzione Stop&Start e l'inserimento automatico del freno motore in fase di decelerazione, prima ancora che l'autista

possa agire sul normale impianto frenante. Tutta questa serie di componenti, grazie all'attenta progettazione, non inficia di molto le capacità di carico dell'Eurocargo, che si riducono di appena 200 kg.

Altra proposta molto interessante per le implicazioni di tutela ambientale è quella dello Stralis alimentato a gas naturale, di cui erano presenti a Hannover due esemplari: un AD 440S27T/P progettato per la distribuzione urbana a temperatura controllata e alimentato da bombole con una capacità di 720 litri di CNG, e un 6X2 AD 260S27Y/FS con sospensioni pneumatiche su tutti e tre gli assi, di cui il primo e terzo sterzabili per una maggior manovrabilità. In questo caso la capienza delle bombole era di 640 litri.

Molti i vantaggi dell'alimentazione a gas naturale, primo fra tutti il livello di emissioni molto basso, che si avvicina a quelli previsti dalla normativa Euro 6. Inoltre, il sistema di combustione stechiometrica adottato da Iveco permette di rilevare la composizione del gas utilizzato e di ottimizzare di conseguenza il funzionamento del motore, rendendo questo più affidabile, e abbassando ulteriormente il livello delle emissioni, senza rinunciare a nulla a livello di prestazioni.



IVECO / DEBUTTA ANCHE LA GAMMA ECOSTRALIS

Cosa non si fa oggi per risparmiare!

Paolo Altieri

TORINO - Ecologico ed economico, sono queste le due caratteristiche chiave della nuova serie dei pesanti Iveco denominati EcoStralis. Per ottenere questo obiettivo si è prima di tutto lavorato molto sull'essenza stessa del trattore (o motrice) del costruttore torinese, partendo dall'ottimizzazione dei motori, con l'obiettivo dichiarato di ridurre i consumi e le emissioni di CO₂. Gli EcoStralis sono disponibili attualmente con il Cursor 10 nelle varie versioni, da 420 a 460 cv, e nel prossimo futuro anche con il Cursor 13 da 500 cv. In tutti i casi si tratta di propulsori in regola con le normative EEV, il più severo standard tra quelli oggi in vigore e presentano una centralina rimappata proprio per ottenere i migliori risultati in termini di risparmio, senza per questo influire sulle prestazioni.

A tutte le versioni è abbinato il sistema di frenatura EBS, che modula in automatico la frenata in base alla massa non soltanto del camion ma anche di rimorchio o semirimorchio, a cui è stato aggiunto quello che Iveco definisce un Eco Interruttore, il cui compito è attivare una funzione che regola anche le prestazioni del veicolo in base al carico, riducendo ove possibile la potenza necessaria e quindi di conseguenza i consumi.

Un secondo Eco Interruttore è stato aggiunto al cambio automatizzato Eurotronic, in modo da poter regolare a richiesta i cambi di marcia in modalità economy, cioè scegliendo i rapporti che, sempre salvaguardando i tempi di marcia, garantiscono la maggior efficienza al minimo costo.

Altre aggiunte riguardano l'adozione su tutta la serie EcoStralis del Tyre Pressure Monitoring System, con cui l'autista può costantemente tenere d'occhio la pressione dei pneumatici, che secondo recenti studi viene spesso colpevolmente sottovalutata, incrementando i consumi oltre al rischio di incidenti. Se questa scende sotto il livello di guardia interviene un segnale acustico e visivo. E sempre in tema di gomme,

quelle montate dall'EcoStralis sono quelle che più danno garanzie sotto il profilo dell'attrito da rotolamento; per tutti i modelli i pneumatici di misura 315/70 R22.5 vengono abbinati a un rapporto al ponte 1:2,64 per una maggior maneggevolezza.

CABINE PER OGNI ESIGENZA

Le versioni EcoStralis sono disponibili con tutti i tipi di cabina: Active Day, Active Time e Active Space. Dato che l'aerodinamica è uno dei fattori che determina in maniera sensibile i consumi, questa è stata migliorata con l'adozione di spoiler laterali e frontali. Ne è stato dimenticato il tema sicurezza, che è anche sinonimo di efficienza, dotando l'EcoStralis di alcuni tra i più attuali sistemi di prevenzione degli incidenti: oltre al già citato EBS, che ingloba

anche le funzioni di ABS e ASR, sono infatti presenti l'ESP come è ormai la norma, l'Hill Holder, un aiuto prezioso per le partenze in salita, l'ACC, che regola la velocità su quella del veicolo che precede provvedendo in caso di bisogno a frenare in automatico, e il Lane Departure Warning System, che segnala al conducente un eventuale cambio di corsia effettuato senza mettere in funzione gli indicatori di direzione.

Ma le proposte di Iveco per questa serie che va rispondere a una precisa richiesta del mercato, con la congiuntura economica ancora difficile che in pratica obbliga le aziende a concentrarsi prima di tutto sulla riduzione dei costi, non si limitano a particolari tecnici. Nel pacchetto EcoStralis può infatti essere incluso il sistema Blue&Me Fleet, sviluppato sulla piattaforma Fiat Microsoft, in collaborazione con Qualcomm, il leader

globale nel segmento.

Si tratta di un sistema di gestione della flotta in grado di dialogare direttamente con il Can Bus del camion, fornendo al gestore del parco mezzi tutta una serie di informazioni su consumi, distanza percorsa, legate al singolo camion, rendendo inoltre possibile la con-

sultazione da remoto dei dati relativi al cronotachigrafo. Operazione semplificata grazie alla trasmissione effettuata usando la rete mobile e alla possibilità di accedere tramite un normale browser a un sito protetto da cui ottenere tutte le informazioni.

Tre i livelli di servizio per il Blue&Me Fleet, si parte dal

semplice download da remoto dei dati del conducente e del cronotachigrafo, con in più un collegamento con il sistema Assistance Non Stop, tramite cui il customer center Iveco può, in caso di fermo macchina, risalire velocemente alla posizione del veicolo.

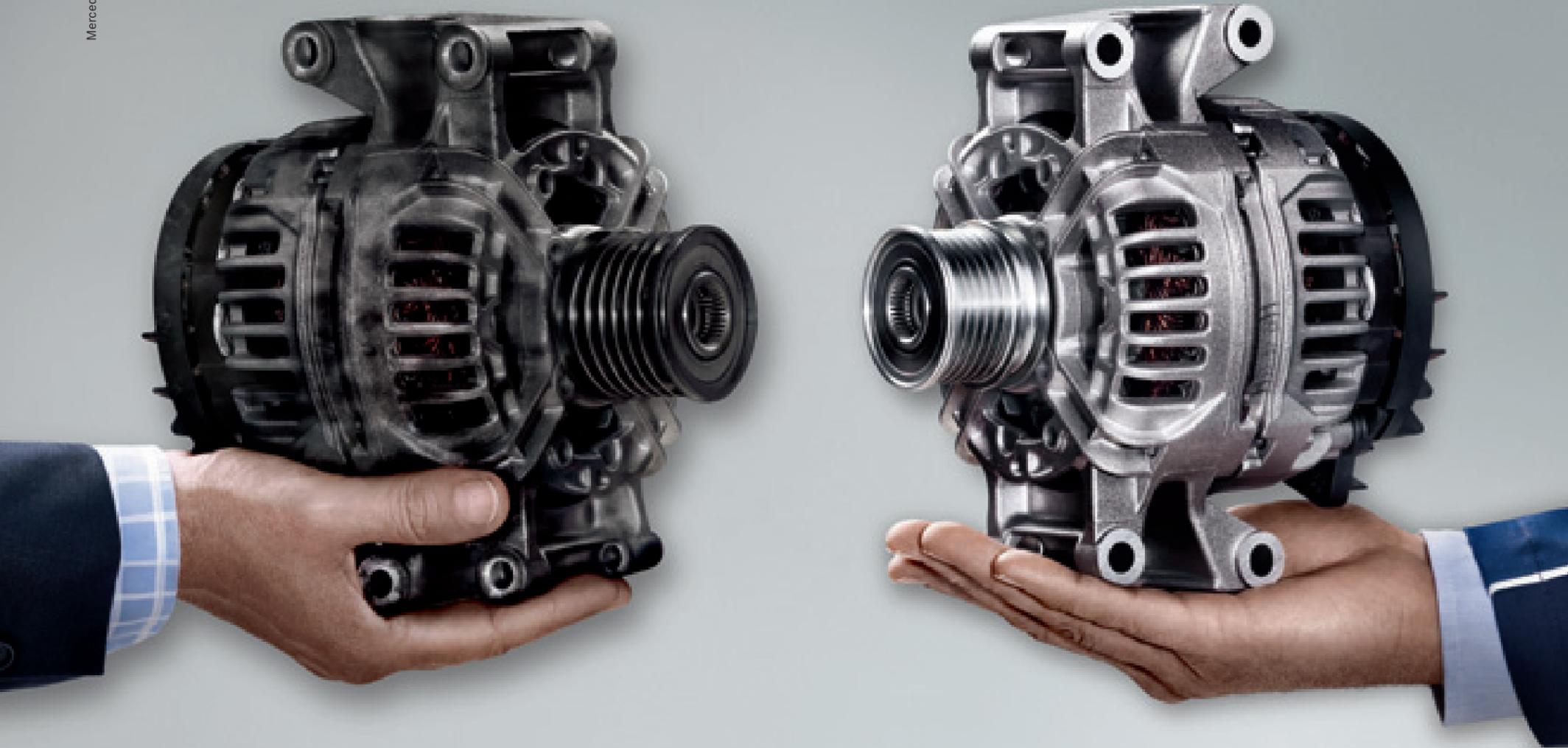
L'upgrade successivo aggiunge la funzione telematic track and trace, che riporta su di una mappa il percorso del camion, del controllo delle ore di guida e il monitoraggio dell'attività, messo a confronto con una serie di parametri prestabiliti. Il livello più avanzato prevede l'adozione di un'interfaccia con touch screen, che permette una comunicazione in tempo reale tra autista e back office, oltre al ring fencing, che segnala al gestore eventuali cambi di percorso non programmati. Completano il quadro proposte finanziarie mirate e un'assistenza con più di 2.300 officine dislocate in tutta Europa.



In primo piano sullo stand Iveco all'IAA di Hannover l'EcoStralis, campione di innovazione per la riduzione di consumi ed emissioni.



Gli EcoStralis sono disponibili attualmente con il Cursor 10 nelle varie versioni, da 420 a 460 cv, mentre nel prossimo futuro sarà la volta anche del Cursor 13 da 500 cv. In tutti i casi si tratta di propulsori in regola con le normative EEV, il più severo standard tra quelli oggi in vigore.



Una sostituzione che conviene

Ricambi di Rotazione Originali Mercedes-Benz.

Non importa che sia un motorino di avviamento, un alternatore o un cambio:
ogni componente usato che noi possiamo rigenerare permette di risparmiare i costi di produzione
di uno nuovo. A tutto vantaggio dei nostri clienti quando acquistano un Ricambio di Rotazione.
E questo mantenendo la qualità elevata e garantita dei Ricambi Originali Mercedes-Benz.

Ulteriori informazioni sono disponibili presso il Suo Mercedes-Benz Service o alla pagina
www.mercedes-benz.it/ricambi-rotazione-truck



Mercedes-Benz

IVECO / IL PUNTO SUL MODELLO DI SUCCESSO PRODOTTO IN OLTRE 11MILA VERSIONI

Eurocargo, numero 1 tra i medi

Da diciannove anni il piccolo camion del costruttore torinese domina il proprio segmento di mercato, non soltanto in Italia dove raggiunge una quota eccezionale del 60 per cento, ma anche in Europa dove accentra un quarto delle vendite. Da questo mese è in vendita anche la versione a metano.

Mauro Zola

BRESCIA - Se si parte da una semplice questione di numeri, l'Eurocargo, il camion medio per eccellenza prodotto da Iveco, è sicuramente un vincente, in Italia soprattutto, ma anche in Europa. Nel primo caso infatti copre il 60 per cento del segmento, ma anche più del 25 per cento a livello continentale. E proprio sui numeri ha voluto giocare Iveco, presentando le novità legate al suo best seller, in particolare la versione a metano, e poi dandoci l'occasione di testare in un percorso lungo la riva veneta del lago di Garda una buona selezione di modelli.

La versione Natural Power dell'Eurocargo, che sta per approdare nelle concessionarie del marchio torinese, è disponibile esclusivamente con trazione 4x2 e cabina corta, ma c'è anche una versione K per l'utilizzo in cava. La M.T.T. varia dalle 11 alle 16 tonnellate e sono state predisposte nove varianti



Durante il test, abbiamo provato le versioni più diffuse dell'Eurocargo, equipaggiate anche con cambi automatici o automatizzati. Sotto, linea di montaggio del medio di Iveco.

considerare il minor impatto ambientale: il propulsore a metano garantisce infatti emissioni di NOx migliori dello standard EEV e di particolato molto prossime allo zero.

L'Eurocargo Natural Power non era tra quelli disponibili per il test su strada, che ha comunque compreso una buona tipologia di veicoli, dal 4x4 ai modelli da distribuzione equipaggiati con il cambio automatizzato ZF e con gli automatici Allison. Si è trattato di una piccola selezione di quanto disponibile; del resto, sarebbe stato difficile garantire un quadro completo, dato che incrociando le varie caratteristiche dell'Eurocargo è possibile ottenere oltre 11mila combinazioni, il che rende perfettamente l'idea della versatilità di questo modello.

Dal canto nostro abbiamo privilegiato una delle configurazioni più diffuse: si tratta di un veicolo per la distribuzione (anche se in realtà, allestimento a parte, può considerarsi ottima anche per le versioni cassonate) cioè con cabina corta, il quattro cilindri Tector con iniezione elettronica Common Rail, turbocompressore, valvola Wastegate e intercooler, in grado di sviluppare 177 cv, con una coppia eccellente: 570 Nm a partire dai 1.250 giri/min. Ma la particolarità più interessante è la presenza del cambio automatizzato Eurotronic 6AS700, un sei marce sviluppato da ZF proprio per sposarsi alla perfezione con l'Eurocargo. L'automatizzato è facile da usare, attraverso una combinazione di pulsanti posizionata in basso sul cruscotto, mette subito a proprio agio, e dispone di qualche piccolo asso nella manica come il surplus di potenza che si ottiene premendo a fondo sull'acceleratore.

Per il resto l'Eurocargo conferma in pieno le doti che l'hanno portato al vertice della categoria, anche nei consumi. La cabina poi è decisamente comoda anche in questa versione ridotta e dopo quattro ore di viaggio i sedili restano confortevoli il che non è sempre scontato su camion di queste dimensioni.

A Brescia avviata la metodologia World Class Manufacturing

Fabbrica delle idee

BRESCIA - Ne è stata percorsa tanta di strada sulla via del progresso da quel 1903 in cui Roberto Züst fondò a Brescia la sua fabbrica di automobili, poi diventata OM nel 1928 e acquisita da Fiat nel 1968. Oggi nei 676mila mq dell'area produttiva lavorano più di 2.600 persone, per il 90 per cento operai. Anche se in realtà dopo l'avvento del 2007 della metodologia World Class Manufacturing il ruolo dell'operaio andrebbe un po' rivisto, infatti tutti sono coinvolti non soltanto con il proprio lavoro ma anche con le proprie idee. Trasformando, come ha spiegato il direttore dello stabilimento Giovanni Brunetti, "la crisi in un'opportunità", si è approfittato del parziale fermo del mercato per ristrutturare l'intera struttura, che oggi è una delle più moderne d'Europa e per instaurare il nuovo metodo, partendo dal presupposto che per fare un prodotto d'eccellenza ci vuole un processo produttivo d'eccellenza. Un risultato da ottenersi tramite tre principi: la creazione di valore dell'azienda, la soddisfazione del cliente finale e soprattutto il coinvolgimento dei dipendenti in tutto il processo. Tutti hanno infatti potuto prendere parte alla "fabbrica delle idee"; in pratica, gruppi di lavoro organizzati che hanno raccolto e in molti casi applicato i suggerimenti arrivati da chi lavora direttamente in produzione.

Con il nuovo Eurocargo si completa la gamma Iveco alimentata a CNG

Metano? Oggi è la soluzione migliore

BRESCIA - Il perché Iveco abbia deciso di puntare con tale decisione sulle versioni a metano dei suoi modelli lo spiega il poche parole Ottavio Gioglio, general manager del Mercato Italia: "Oggi è l'unico carburante davvero ecologico, che permette di ridurre i consumi, le emissioni, il rumore e i costi di gestione". E sempre a Gioglio spetta anticipare quanto è la differenza di prezzo tra il normale Eurocargo e la sua versione a metano. "Possiamo parlare di un 25 per cento in più". Per sapere invece tempi e modi dell'ingresso in listino, ci rivolgiamo a Bruno Gianolla, responsabile prodotto sempre per il Mercato Italia del costruttore torinese.

Innanzitutto, quando sarà disponibile?

"Il veicolo è pronto, nelle ultime settimane abbiamo aperto gli ordini. Dopo non resterà che consegnarli".

Che cosa vi aspettate in termini di volumi?

"Di creare un mercato che non c'è, a oggi a presidiare questo settore non c'è nessuno e visto che di richieste ce ne sono non mancheranno i risultati. Soprattutto dal settore della raccolta rifiuti, a cui potremmo aggiungere un po' di distribuzione urbana. Crediamo anche che verrà privilegiato l'abbinamento con i cambi automatici Allison. Il fatto che sia subito disponibile un cambio con convertitore di coppia aiuterà non poco il lancio".

Oltre alla versione a metano avete di recente presentato anche l'Eurocargo Ibrido.

"Che va a coprire un mercato ancora diverso, e poi l'Ibrido va per il momento visto in prospettiva futura".

Ma non bastava per ridurre l'impatto ambientale la soluzione a metano?

"No, perché rispondono a esigenze diverse, con l'Ibrido possiamo pensare anche a un utilizzo interurbano, alla distribuzione regionale. Il motore a metano è più condizionato dall'autonomia, quindi come mission è legato a un discorso prettamente urbano. Pensiamo che non vadano a sovrapporsi".

Con l'Eurocargo avete completato la vostra



Per Bruno Gianolla, responsabile prodotto per il Mercato Italia Iveco, le potenzialità del metano sono attualmente molto alte.

gamma a metano.

"Che prevediamo avrà uno sviluppo verticale. A oggi le limitazioni alla scelta del metano sono dovute al peso delle bombole; con la variazione del codice della strada che ne prevede lo scorporo dalla tara del veicolo, il segmento di sicuro decollerà".

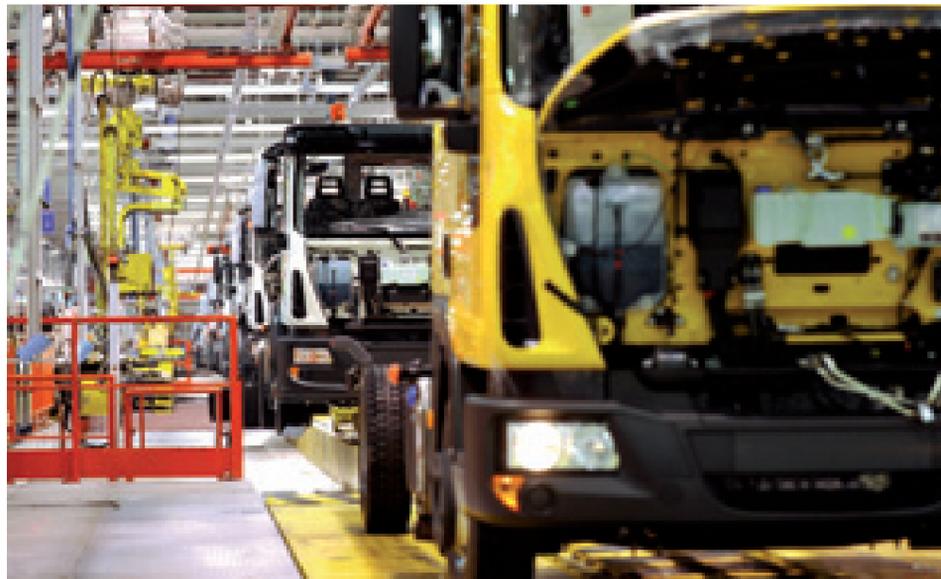
Quando verrà applicata questa modifica legislativa?

"Manca ancora un decreto attuativo, che sembra però verrà emanato entro l'anno. Questo sbloccherà le vendite soprattutto sui Daily guidabili con patente B che sono molto condizionati dal peso".

Come sta andando invece lo Stralis a metano?

"Bene. In quel caso si tratta di un mezzo prettamente dedicato alla raccolta rifiuti, in configurazione a tre assi con il cambio automatico Allison. Anche perché rimane il problema del tempo di ricarica, quindi bisogna presupporre che con i serbatoi pieni riesca a fare un intero ciclo di raccolta e poi rientri. Non va invece bene per altri tipi di attività, anche perché non si potrebbe fare una ricarica veloce, con la conseguenza di riscaldare il gas senza riuscire oltretutto a riempire completamente il serbatoio".

di passo, dai 3.105 ai 6.570 mm. A equipaggiarle un propulsore della famiglia Tector, appositamente sviluppato per funzionare a metano; si tratta di un sei cilindri da 6 litri, in grado di sviluppare una potenza massima di 200 cv a 2.700 giri/min, con una coppia che rispecchia quella di un diesel di eguale potenza: 650 Nm, disponibili già a partire dai 1.250 giri/min. Ad alimentarlo pensano sei bombole, disposte in due modi diversi, a seconda della lunghezza del passo, per facilitare il lavoro agli eventuali allestitori, che contengono in totale 480 litri, sufficienti per garantire un'autonomia di 450 km (anche se questa può variare sensibilmente a seconda dell'uso). In base a queste indicazioni il risparmio rispetto a un omologa versione a gasolio (tenendo conto del prezzo attuale del metano) è di circa il 42 per cento, che nel caso di un mezzo dedicato alla raccolta rifiuti urbana si traduce in un minor costo di 5mila euro all'anno. Questo senza voler

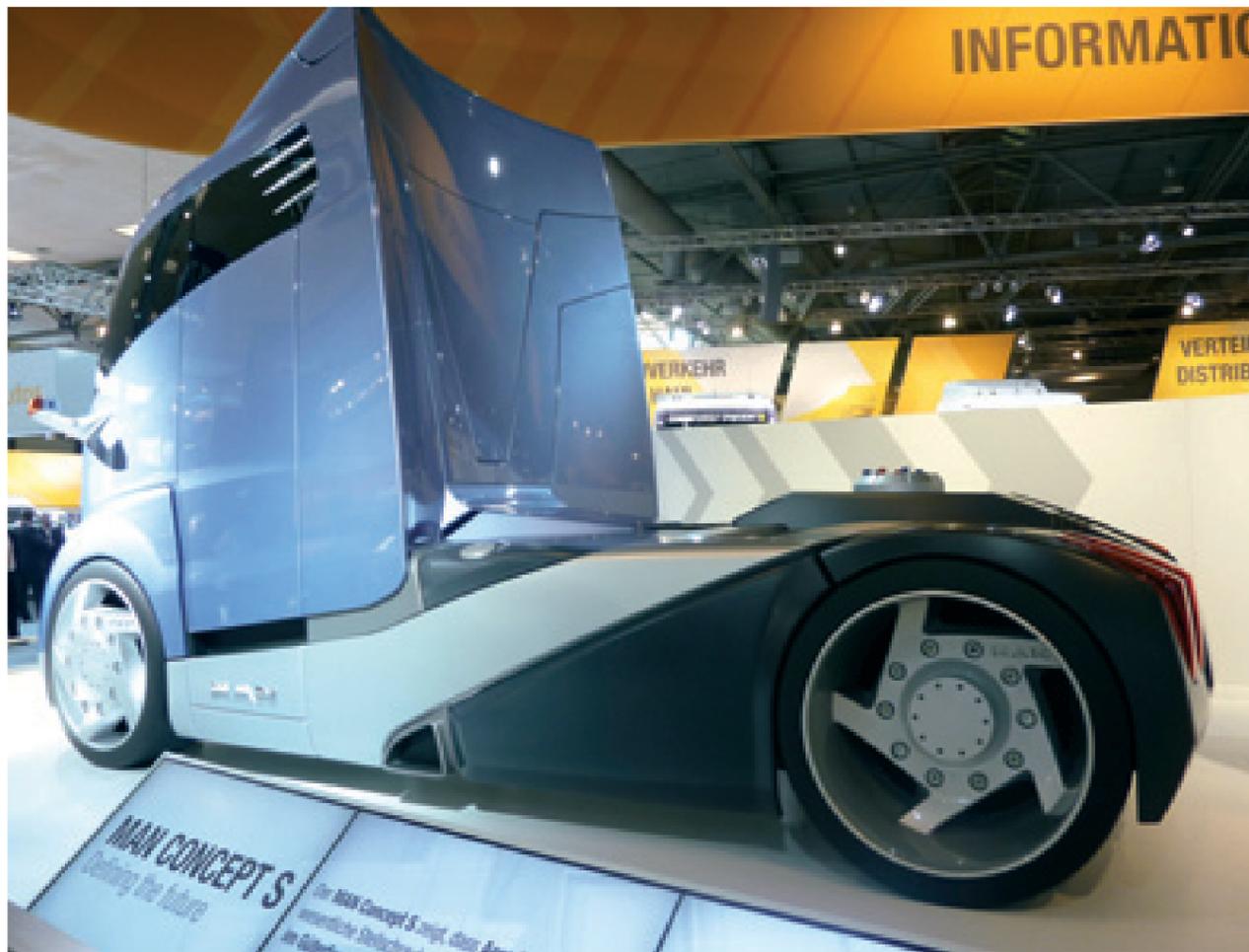


MAN / ORIGINALE PROGETTAZIONE ALLA BASE DI UN TRASPORTO PIÙ EFFICIENTE

“

Versione avanzata del truck Delphin, il Concept S colpisce immediatamente per il suo design. Su terreno uniforme e a una velocità di circa 80 km/h, l'innovativo truck Man riduce il consumo di carburante fino al 25 per cento e conseguentemente anche le emissioni di CO₂. Il segreto? Un'aerodinamica che è come quella di un'automobile moderna.

Nel futuro con Concept S



ver, il Concept S ha avuto la possibilità di uscire dal Man Design Center per misurarsi con il giudizio del pubblico: alto quattro metri (nei parametri previsti dalle leggi vigenti) e lungo circa sei metri (uno sfioramento della lunghezza massima che trova però la sua legittimazione nel fatto che molti Paesi europei, Italia compresa, stanno testando il progetto 18 metri), il prototipo del camion del futuro non ha tradito le aspettative, animando discussioni e confronti. Del resto, con il suo Concept S il costruttore tedesco punta a far riflettere sul fatto che le attuali leggi che regolano il trasporto andrebbero in parte riviste, modificate, per poter consentire lo sviluppo di una nuova generazione di veicoli in grado, grazie alla sola progettazione, di arrivare a risparmi consistenti sui consumi e a riduzioni altrettanto sostanziose di emissioni di anidride carbonica.

Il Concept S è un valido esempio in questo senso, proprio grazie alla sua aerodinamica, ottenuta grazie a forme arrotondate della cabina e a una nuova strutturazione del semirimorchio. Il coefficiente di aerodina-



Nils Ricky

MONACO DI BAVIERA - Un camion con lo stesso coefficiente aerodinamico di un'automobile? Un'idea solo apparentemente fantascientifica perché Man, che di camion se ne intende, lo ha concepito per davvero e presto potrà essere prodotto. Si chiama Concept S e come dice il nome si tratta per il momento di un prototipo. È stato progettato all'interno del Man Design Center, diretto da Holger Koos. Il Concept S colpisce immediatamente per il suo design fatto di linee armoniosamente incur-

vate, un profilo frontale slanciato e una coda arrotondata che avvolge la cabina: certo, il genere di camion che non ti aspetti di trovare tutti i giorni sulle strade, nonostante i truck moderni siano dei punti di riferimento anche in fatto di estetica. Il Concept S si spinge ancora più in là, opzionando la rivoluzione nel modo di produrre i camion.

“I benefici sono chiari - spiega Holger Koos - Su terreno uniforme e a una velocità di poco superiore agli 80 km/h, questo design riduce il consumo di carburante fino al 25 per cento e conseguentemente anche le

emissioni di CO₂”. Ma come? Il 25 per cento di consumi in meno solo grazie all'aerodinamica? Fantascienza? Koos e il suo team la pensano diversamente: “Il nostro Concept S è aerodinamico quanto un'automobile moderna. Lo abbiamo testato nella galleria del vento. La riduzione del consumo di carburante è assolutamente realistica”.

Il Concept S è una versione avanzata del truck Delphin, presentato due anni fa. In cosa si differenzia? “Progettammo il Delphin - continua Holger Koos - senza prendere in considerazione le attuali condizioni delle

strade europee, come una sorta di sfida ai responsabili politici, che decidono del destino di quelle strade. Ma un veicolo che è alto più di quattro metri non è al momento una scelta applicabile. Gli attuali ponti, sottopassi e tunnel sono tutti progettati per veicoli con un'altezza inferiore ai quattro metri. Questa considerazione è stata al centro dei nostri pensieri quando abbiamo messo mano al progetto del Concept S. Nel contempo, abbiamo conservato le linee stilistiche generali, l'allestimento della cabina e il carico utile (40 t complessive) che erano del Delphin”.

Un team di ingegneri Man ha scritto le specifiche tecniche che servivano a Koos. La filosofia di fondo che ha guidato i vari passaggi fino alla definizione del Concept S è stata: “la funzione viene prima della forma”. Fin dagli stadi iniziali di sviluppo sono state prima definite le linee guida di concetti come sviluppo e produzione, utilizzo e assistenza al cliente. Il futuristico Concept S non doveva essere eccessivamente futuristico, quanto piuttosto un veicolo fortemente innovativo ma anche in grado di misurarsi con i problemi quotidiani del suo utilizzo su strada.

All'ultimo Salone di Hanno-

mica si è ridotto a 0,3, sui valori di una normale berlina. Tra i dettagli che come un puzzle concorrono a definire il quadro d'insieme di un veicolo fortemente aerodinamico come il Concept S ci sono le due telecamere che sostituiscono gli specchietti retrovisori e lo spoiler superiore regolabile elettronicamente.

È evidente che evoluzioni come il Concept S diventeranno presto necessarie: il modello di autocarro con cabina avanzata ha ormai raggiunto un coefficiente aerodinamico di 0,5, difficilmente migliorabile se non grazie a una forma più allungata e arrotondata.

IVECO/Una nuova arma per l'offensiva in America Latina

Vertis il medio per il Brasile

Disponibile nelle versioni da 9 e 13 tonnellate, il nuovo veicolo di gamma media è realizzato su una delle piattaforme della joint venture in Cina.

SALVADOR DE BAHIA - Si chiama Vertis, la sua presentazione è avvenuta a Salvador de Bahia, in Brasile, ed è il nuovo truck Iveco di gamma media, che completa l'offerta di prodotto dell'azienda torinese per il mercato latinoamericano. Si tratta di un veicolo dotato di una meccanica moderna ed estremamente affidabile, con bassi consumi ed emissioni e costi di gestione estremamente competitivi. Anche dal punto di vista estetico il Vertis si presenta sul mercato con un design moderno e molto interessante, con una cabina con prese d'aria di grandi dimensioni e un grande logo Iveco in posizione centrale.

Il Vertis, il cui nome ha un'etimologia latina (da vertex: vertice, in italiano), è equipaggiato con il nuovo motore NEF4 common-rail, prodotto dalla Fiat Powertrain Te-

chnologies a Sete Lagoas che garantisce bassi livelli di consumo ed emissioni. Questo motore, che è il più moderno e avanzato nel suo segmento, è già pronto per rispondere ai requisiti richiesti dalla normativa Euro 5. Il veicolo monta inoltre trasmissioni ZF, assali Dana, asse posteriore Meritor e freni Master / Knorr Bremse e sarà disponibile nelle versioni da 9 e 13 t.

Sviluppato su una piattaforma della joint venture Iveco in Cina e integrata con tecnologie d'avanguardia europee, il nuovo prodotto brasiliano ha un livello di nazionalizzazione dell'85 per cento e un elevato grado di affidabilità (durante la fase di progettazione sono stati infatti privilegiati fornitori già affermati nel mercato brasiliano) tanto che Iveco ha deciso di fornire il nuovo modello con una garanzia inedita per il segmento: 2 anni, 1

anno per il veicolo nel suo complesso e 1 anno per la sola catena cinematica.

Il Vertis si preannuncia come un grande successo commerciale in America Latina. Prima ancora del suo lancio ufficiale sul mercato, Iveco ha infatti già raccolto ordini per la quasi totalità della produzione prevista per il 2010 e il veicolo si candida a diventare leader, nell'ambito del trasporto urbano e interurbano, a livello nazionale. Grazie al Vertis, Iveco entra con un prodotto all'avanguardia anche nel segmento dei veicoli medi, che rappresenta circa il 20 per cento delle vendite in Brasile. In tal modo l'azienda diventa un costruttore full liner, in grado di costruire e commercializzare in Brasile prodotti all'avanguardia e disponibili per ogni segmento di mercato.

Il Sud America, in particolare il



Brasile, rappresenta per Iveco uno dei quattro pilastri del piano strategico 2010-2014. Il completamento della gamma di prodotto in America Latina è uno dei maggiori obiettivi

tra quelli previsti per riportare l'azienda, entro il 2014, ad una redditività a due cifre.

Il progetto Vertis rappresenta, insieme allo sviluppo della rete di di-

stribuzione e all'incremento della quota di mercato, il mezzo per affrontare, con il massimo profitto, l'attuale favorevole situazione economica brasiliana.

MAN NUTZFAHRZEUGE TGX 480 4x2 BLS EEV

La configurazione messaci a disposizione non fa parte della EfficientLine che Man ha da poco presentato e che illustriamo nel box, in cui ogni aspetto viene ottimizzato all'insegna dell'efficienza anche a costo di ridurre dotazioni e prestazioni. E infatti queste ultime sul modello provato sono di tutto rispetto.

Mauro Zola

ARLUNO - Cambiano i tempi, anzi, sono già cambiati. In Italia fino a un paio d'anni fa le motorizzazioni da 480 cv erano considerate quasi un entry level. Una base da cui partire soprattutto per chi si dedicava alla linea internazionale. Oggi invece, dopo due anni di crisi dura, funesta, i 480 cv sono una scelta di prestigio, un punto d'arrivo. Chiariamoci, non è che i trasportatori italiani abbiano cambiato pelle. Potendo, tutti viaggerebbero su camion da oltre 600 cv, ma il buon senso si è insinuato a forza, spinto da bilanci difficili quando non mortiferi, e allora anche un 480 cv è diventato se non un lusso un oggetto piuttosto prezioso. Una lunga introduzione per spiegare come il Man TGX, protagonista della prova di questo mese, oggi non possa essere considerato un camion come tutti gli altri. La configurazione messaci a disposizione non fa infatti parte della EfficientLine che Man ha da poco presentato (e che illustriamo nel box sottostante), in cui tutto viene ottimizzato all'insegna dell'efficienza, a costo di ridurre dotazioni e presta-



Cavalli di assoluto prestigio

zioni. Che invece in questo caso sono di tutto rispetto.

Cominciano per una volta dalle seconde, ovvero dalle prestazioni. Non è un caso se i sei cilindri da 480 cv del costruttore tedesco è stato, e probabilmente lo è ancora, la variante preferita in tutti i Paesi del Sud Europa. Si tratta di un moderno propulsore con un sistema d'iniezione Common Rail di ultima generazione, la cui efficiente taratura, in abbinamento con il sistema SCR di abbattimento degli inquinanti, gli permette di raggiungere gli standard EEV. La potenza è tanta quanto basta a cavare d'impiccio in ogni condizione, anche in presenza di tratti impegnativi. Il tutto, e questo è davvero fondamentale, facendo registrare consumi ottimi (lo vedete dalle schede a fondo pagina) che hanno spinto i progettisti Man a inserirlo nel novero dei propulsori ottimizzati.

Anche quando si devono affrontare dislivelli insidiosi o le tante rotonde che ormai infestano ogni provinciale (ognuna delle quali va a incidere pesantemente sul risultato finale), la coppia eccellente del motore Man, erogata con progressione dolce ma decisa, permette al cambio TipMatic di viaggiare con marce alte senza troppe cambiate, il che è davvero salutare ai fini del risparmio. Proprio il TipMatic, che come ogni automatizzato che si rispetti è praticamente un'esigenza per chi si dedica al trasporto in linea, consente di guadagnare 60 kg rispetto al corrispettivo ma-

nale, oltre ad assicurare confort ed efficienza ormai fuori discussione.

Parlando di dotazioni è d'obbligo una panoramica della cabina XXL che, se non è quella più ampia nel catalogo Man, è la più alta, superando internamente i due metri, con un fondo che può essere considerato piat-

to e spazi che consentono una vita a bordo piuttosto comoda. La equipaggiano sospensioni pneumatiche a se stanti, in grado di assorbire le asperità del terreno, fin troppo, dato che l'asfalto rugoso della Torino-Milano ne mette a dura prova le caratteristiche dando l'impressione di un beccheggio piuttosto

pronunciato, senza mai però arrivare a un fastidio avvertibile. In sostanza ci si abitua in fretta e dopo la propria schiena ringrazia per le attenzioni ricevute. Stessa cura per i sedili, che sono entrambi pneumatici, peccato soltanto che quello del passeggero non ruoti. Si arriva comunque senza troppi problemi

La carta d'identità

Nome - TGX 480 4x2 BLS EEV

Cognome - Man

Cabina - XXL

Motore - Man D2676LF18 Carburante: gasolio. Cilindri: 6 in linea. Alimentazione: iniezione Common Rail EDC7 iniettori pompa, turbocompressore con interrefrigerazione, convertitore catalitico SCR. Distribuzione: 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: EEV. Cilindrata: 12.419 cc. Potenza max CE: 353 kW/480 cv a 1.900 giri/min. Coppia max CE: 2.300 Nm da 1.050-1.400 giri/min.

Cambio - Man Tipmatic ZF 12 2330 TD automatizzato a 12 marce + 4 retromarce.

Pneumatici - 315/70 R22,5 Michelin Energy.

Sospensioni - Anteriori a balestre paraboliche monofoglia con ammortizzatori e barra stabilizzatrice, posteriori pneumatiche a 4 soffiotti.

Freni - A disco sulle quattro ruote, con Man BrakeMatic ABS, ASR.

Dimensioni - Passo 3.600 mm.

Dimensioni interne cabina - Lunghezza 2.145 mm, altezza 2.100 mm.

Pesi - MTT 18 ton, tara 7.420 kg, peso max ammesso asse anteriore 7.500 kg, peso max ammesso asse posteriore 11.500 kg.

Dotazioni - ESP, CDC, TPM, ACC.

Serbaio carburante - 660 l (AdBlue 75 l).

Sul tratto A4 Barriera di Milano - Carisio



Km 67,23

Litri 12,206

Media 3,93 km/l

Sul tratto S.S. 230/S.S. 143 Crocicchio - Biella - Casello Santhià



Km 43,15

Litri 15,152

Media 2,84 km/l

Sul tratto Autostrada A4 Carisio - Barriera Milano



Km 76,92

Litri 18,86

Media 4,078 km/l



Disponibile anche la versione EfficientLine sui motori da 480 cv

Tante soluzioni per risparmiare

ASSAGO - Che il portafoglio consigli di rivolgersi a motori con basse potenze è ormai acclarato, ma badando bene al percorso che si deve effettuare. Non è un caso infatti se nel predisporre la propria serie EfficientLine, studiata proprio per ottenere i migliori risultati sotto il profilo dei consumi (risparmiando fino a 3 litri ogni 100 km soltanto lavorando su allestimento e ottimizzazione) Man Italia abbia deciso di inserire anche la motorizzazione da 480 cv, considerata invece superflua in alcuni Paesi dell'Europa continentale. Stessa decisione per tanti altri particolari presenti sul veicolo del nostro test, come il cambio TipMatic che da solo garantisce una riduzione del 4,5 per cento dei consumi, il che secondo i calcoli del costruttore potrebbe rappresentare per un trasportatore un potenziale di risparmio economico fino a 2.780 euro.

Lo stesso si può dire per il sistema Air Pressure Management, che riduce al minimo le perdite di aria compressa, tramite un giunto a lamelle che

disinserisce completamente il compressore quando si raggiunge la pressione di stacco (Man è l'unico costruttore ad avere questa soluzione in catalogo); in questo modo il funzionamento si riduce del 90 per cento, risparmiando circa mezzo litro di carburante ogni 100 km.

Per il resto la versione italiana dell'EfficientLine prevede la cabina XLX, la più grande tra quelle disponibili nel catalogo Man, senza appendici che possano interferire con l'aerodinamica, ma potenziata da apposite carenature il cui compito è diminuire di 0,4 litri i consumi.

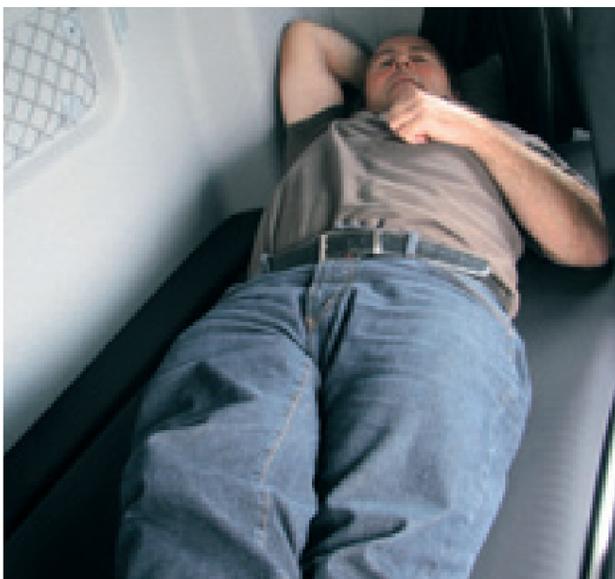
I motori a disposizione sono tre, con potenze, oltre a quella già citata, di 400 e 440 cv. Un Intarder è previsto di serie, così come un nuovo alternatore dal rendimento più elevato e che quindi richiede il 4 per cento di energia in meno, nonostante sia di potenza maggiore rispetto al passato, arrivando 120 ampere. E tanta attenzione è stata riservata anche al peso del camion, che grazie a sospensioni a balestra monofoglia più leggere ma anche più



efficaci (anche queste adottate sull'anteriore del mezzo in prova), risparmia circa 80 kg, diventando il più leggero trattore con cabina di grandi dimensioni tra quelli in vendita in Italia. La serie EfficientLine è già disponibile nelle concessionarie del marchio; inoltre, molte delle soluzioni adottate, offerte come optional, possono essere applicate su normali TGX.



Il Man TGX (sotto un dettaglio del design esterno) con cabina XXL offre un'altezza interna che supera i due metri e spazi che consentono una vita a bordo piuttosto comoda.



a usare il tavolino centrale, che può essere montato in un paio di facili mosse, e che sovrasta un frigorifero piuttosto capiente. I lettini per il riposo sono addirittura due (bei tempi quando ancora gli autisti, almeno in Europa, viaggiavano in coppia), con materassi a durezza differenziata e base con doghe. Per riporre tutto quanto serve all'autista ci sono i due ampi cassettoni estraibili superiori che si aggiungono a quello che sulla parte sinistra del veicolo ha sia un accesso dall'esterno che dall'interno e che può dunque ospitare i ferri del mestiere.

Il resto ve lo abbiamo già illustrato nelle precedenti prove dei camion Man, e quindi riserviamo soltanto un accenno alla grafica semplice e intuitiva degli strumenti, al volante regola-

bile senza problemi e con tutti i comandi sensibili a portata di dita, compresi, sulla destra, quelli per Tempomat, Adaptive Cruise Control e Brakematic.

Tornando alla prova su strada, stupisce il comportamento neutro del veicolo: anche a pieno carico le sospensioni anteriori alleggerite, quindi a una sola foglia, escamotage che permette di risparmiare quasi cinquanta kg di peso, fanno perfettamente il proprio dovere, perfino quando le strade statali che percorriamo non sono state sottoposte di recente alle dovute manutenzioni. Ottima anche la risposta dei freni, pronta e regolare. Non trovandoci in presenza di situazioni d'emergenza ne abbiamo simulata una con risultati incoraggianti.

E un plauso va riservato anche alla manovrabilità, che è eccellente e permette di districarsi senza troppi fastidi anche quando il disagio dovuto alle rotonde si unisce a qualche balcone che sporge un po' troppo. Il risultato finale riguardo al consumo lo potete leggere in fondo alla pagina. Si tratta di dati confortanti, specie per quel che riguarda la prima parte di statale che dal casello di Carisio porta a Biella, in cui la leggera ma costante salita mette di solito alla frusta i mezzi meno dotati. In questo caso a risultare determinante è stato l'ottimo regime di progressione della coppia, che ha diminuito il numero delle cambiate e permesso di percorrere lunghi tratti in decima marcia (risultato di solito riservato a mezzi con motori più potenti).



I concorrenti



Daf Trucks FT XF 105.460

Cabina: Super Space
Motore: 6 cilindri in linea, 12.900 cc, potenza 340 kW/462 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.300 Nm da 1.000 a 1.410 giri/min.



Mercedes-Benz Actros 1848 LS

Cabina: LH
Motore: 6 cilindri a V, 11.496 cc, potenza 350 kW/476 cv a 1.800 giri/min, coppia 2.300 Nm a 1.080 giri/min.



Scania LA480MLA

Cabina: CR19 TopLine
Motore: 6 cilindri in linea, 12.700 cc, potenza 353 kW/480 cv a 1.900 giri/min, coppia 2.500 Nm da 1.100 a 1.300 giri/min.



Iveco Stralis AS 440S45 T/P

Cabina: Active Space
Motore: 6 cilindri in linea, 10.308, potenza 332 kW/450 cv a 2.100 giri/min, coppia 2.100 Nm da 1.080 a 1.550 giri/min.



Renault Trucks Magnum 480.18T

Cabina: Magnum
Motore: 6 cilindri in linea, 12.800 cc, potenza 353 kW/480 cv da 1.450 a 1.900 giri/min, coppia 2.400 Nm da 1.050 a 1.400 giri/min.



Volvo Trucks FH 42T

Cabina: Globetrotter XL
Motore: 6 cilindri in linea, 12.800 cc, potenza 338 kW/460 cv da 1.400 a 1.900 giri/min, coppia 2.300 Nm da 1.000 a 1.400 giri/min.



Intervista a Giovanni Bruno
Direttore commerciale
Renault Trucks Italia

*Optifuel
la filosofia
dell'efficienza*



EMPOLI - "Nei tre appuntamenti che abbiamo organizzato in Italia per far conoscere in diretta l'estrema economicità del Premium Optifuel ma anche e soprattutto l'efficacia dell'Optifuel Training sempre sulla strada del risparmio di carburante, non solo abbiamo registrato la presenza entusiastica di quasi 200 partecipanti, ma abbiamo potuto dimostrare che realmente la nostra proposta ha dei contenuti reali e chiari per arrivare a un risparmio certo in fatto di consumi".

Così si è espresso Giovanni Bruno, Direttore commerciale di Renault Trucks Italia nel corso dell'appuntamento di Empoli, dove si sono presentati più di 50 persone, tra autisti, titolari di aziende di trasporto o responsabili di flotta.

Come nei due precedenti appuntamenti di Salerno e Roma, anche in quello di Empoli, organizzato in collaborazione con la concessionaria Toscana Truck, "la giornata dedicata all'Optifuel Training - ha spiegato Bruno - ha visto i partecipanti suddivisi in gruppi. Che si alternavano nella fase di formazione teorica e in quella pratica. Quest'ultima, la più interessante, ha visto i partecipanti salire alla guida di 4 Premium Optifuel con l'assistenza di un formatore. La prova prevedeva un tratto di percorso con il conducente impegnato nel suo solito modo di guidare. Veniva poi ripetuto lo stesso percorso utilizzando i preziosi consigli del formatore e alla fine venivano messi a confronto i risultati di consumo. Inutile dire che in tutti i casi, la guida al risparmio consigliata dai formatori Renault Trucks ha dato risultati sorprendenti".

"L'importante - ha concluso Bruno - è aver fatto capire che con la formazione Optifuel Training il risparmio di carburante, e non solo, è garantito. Contiamo di proseguire su questa strada".

RENAULT TRUCKS / LE AZIENDE DI TRASPORTO ENTUSIASTE DEL PREMIUM OPTIFUEL

Decisivo taglio ai costi di gestione

Un veicolo ottimizzato per la riduzione dei consumi e una formazione alla guida razionale rappresentano la nuova straordinaria offerta del costruttore per i trasportatori alla ricerca di un importante abbattimento dei costi di gestione anche per far fronte alla crisi.

Lino Sinari

EMPOLI - È unica sul mercato l'offerta che Renault Trucks ha messo in atto già da diversi mesi e che va sotto il nome "Premium Optifuel". È la prima volta infatti che un costruttore associa la vendita di un mezzo a quella di una formazione alla guida razionale. Si tratta di un nuovo passo avanti che Renault Trucks sta facendo per accompagnare i suoi clienti sulla strada della migliore gestione dei veicoli e per proporre ai clienti una riduzione significativa della voce "consumo".

ALLA BASE
IL PREMIUM STRADA

L'offerta "Premium Optifuel" è basata sul trattore 4x2 Premium Strada Euro 5 da 460 cv e con coppia al ponte 14x37. A questo veicolo di base Renault Trucks abbina tutta una serie di opzioni disponibili che riducono il consumo, come il cambio Ptidriver+ (senza la modalità Power), i pneumatici Michelin X-Energy-Savergreen, il deflettore del tetto regolabile, l'arresto automatico del motore quando si è in una coda ferma o



al semaforo rosso, le carenature laterali, i cerchi in alluminio, queste ultime due opzioni lasciate alla discrezione del cliente. Come il suo predecessore Premium Strada Euro 5 da 450 cv, il nuovo modello è destinato ad utilizzi stradali e autostradali non eccessivamente impegnativi.

I guadagni di consumo ottenuti grazie al nuovo Premium Optifuel da 460 cv sono nell'ordine del 4-7 per cento ma il se-

greto dell'offerta sta nel fatto che al veicolo è abbinata anche la formazione alla guida razionale, detta "Optifuel Training" cui si aggiungono anche due essenziali strumenti come il software di controllo e l'Optifuel Infomax.

In particolare Optifuel Training è una formazione alla guida razionale, teorica e pratica, che si svolge in una o due tappe, secondo i Paesi. Essa viene effettuata da formatori

Renault Trucks, specialisti di questo settore e si indirizza ai formatori, ai responsabili del parco aziendale o, direttamente, agli autisti interessati ed è chiaramente applicabile a tutti i componenti impegnati con la flotta. La formazione è stata creata per un accompagnamento del cliente sul lungo termine ed è supportata dall'installazione di un software con accesso ad un sistema di aggiornamento esclusivo. Il software, appunto

Optifuel Infomax, misura e analizza i dati di consumo di tutti i mezzi segnalando le anomalie di ciascuno di essi. Allo stesso tempo, Optifuel Programme propone un accesso Internet alle informazioni sulla guida razionale, costantemente aggiornate ed accompagnate da consigli di esperti in materia.

Ora se il Premium Optifuel da 460 cv garantisce una riduzione dei consumi che arriva fino al 7 per cento, va sottolineato che con la formazione Optifuel Training si può arrivare ad un risparmio di carburante fino al 15 per cento sull'intera

flotta. Il che non è una pura affermazione, ma il tutto è stato certificato ufficialmente dal TÜV, organismo indipendente e riconosciuto a livello mondiale. Anche in Italia, come afferma nel box a parte Giovanni Bruno, Direttore commerciale di Renault Trucks, "l'Optifuel Training che abbiamo organizzato in tre appuntamenti, l'ultimo dei quali a Empoli, ha incontrato la convinta partecipazione di numerose aziende di trasporto e soprattutto, dopo la prova, ha favorevolmente sorpreso tutti per i risultati registrati sul piano della riduzione dei consumi".



Da sinistra, i formatori Renault Trucks Massimo Lazzati, Giancarlo Polla, Maurizio Baraté, Piero Falla e Raphael Ferranti che hanno partecipato all'Optifuel Training presso il dealer Toscana Truck di Empoli.

CONTINENTAL / LANCIO ITALIANO PER UN PNEUMATICO FUORI DAGLI SCHEMI

Una rivoluzione chiamata HD Hybrid

Tra le caratteristiche della nuova gomma l'adattabilità sia a percorsi autostradali che regionali, la trazione ottimale anche durante il periodo invernale ma soprattutto l'eccezionale durata, che in alcuni test ha raggiunto i 500mila km. Questo grazie alla tecnologia autorigenerante AirKeep.

Mauro Zola

MILANO - Il settore dei pneumatici pur molto vivace sotto il profilo tecnologico difficilmente vive vere e proprie rivoluzioni. A ribaltare la situazione pensa ora Continental presentando una gomma per asse trattivo che non a caso è stata appellata "l'impossibile". Infatti l'HD Hybrid, questo è il nome tecnico che le è stato assegnato, ribalta molte delle normali concezioni.

La crescente specializzazione ha diviso i pneumatici in adatti a trasporti sulle lunghe distanze oppure per tratte regionali? L'HD Hybrid è invece studiato per soddisfare tutte le esigenze. Da tempo ormai le gomme per camion e quelle per autobus appartengono a famiglie ben distinte? Il nuovo prodotto Continental va bene in entrambi i casi.

CONSUMI RIDOTTI DEL 5 PER CENTO

E non sono queste le caratteristiche positive più evidenti di questo pneumatico davvero singolare, presentato con giusta enfasi da Bernd Korte, Vice presidente Continental per lo sviluppo e la industrializzazione del prodotto, che risponde a molte esigenze del trasporto moderno, alcune delle quali in apparenza inconciliabili: garantisce infatti una riduzione dei consumi che può arrivare al 5 per cento, una percentuale importante a cui si somma quella delle minori emissioni, abbinata a una minore rumorosità, a un comfort superiore e a una tra-



L'HD Hybrid è per ora riservato all'asse trattivo di camion o autobus, ma è probabile che in futuro le stesse tecnologie vengano applicate ad altri modelli per asse anteriore o rimorchi.

zione che può affrontare anche i rigori del periodo invernale.

Ma c'è di più; pur con tutte queste qualità la nuova gomma riesce ancora a stupire: incredibili sono infatti le rilevazioni fatte sulla durata del singolo pneumatico, rilevazioni certificate da clienti Continental che ci hanno messo letteralmente la faccia, che vengono citati per nome e cognome a scampo di possibili equivoci e che sono decisi nel comunicare dati eccezionali: con un solo treno si possono percorrere 400mila e in alcuni casi perfino 550mila km, distanze che non hanno al-



momento paragoni con la concorrenza.

Il segreto, come spesso accade quando si parla di pneumatici, sta nascosto nella carcassa. Se infatti a una prima occhiata l'HD Hybrid sembra mettere in mostra ben poche differenze rispetto a un normale pneumatico, la struttura di base in acciaio e polimeri è davvero innovativa, combinata in miscele pluristratificate ad alta efficienza energetica.

Si tratta della tecnologia brevettata Air Keep su cui Continental lavora ormai da anni. A permettere di raggiungere le eccezionali medie di percorrenza concorre poi il battistrada a profilo autorigenerante, una delle caratteristiche più incredibili del nuovo pneumatico.

MAGGIOR DURATA E TANTO COMFORT

Il funzionamento è tanto semplice da descrivere quanto difficile da realizzare: a mano a mano che la gomma si usura emergono nuove scanalature per la fuoriuscita dell'acqua e punti di trazione che vanno a sostituire le precedenti lamelle. Contemporaneamente, le scanalature presenti sul pneumatico nuovo si trasformano in lamelle, disegnate per garantire la miglior trazione possibile con ogni condizione atmosferica, neve compresa.

Viste le caratteristiche è normale che l'HD Hybrid si usuri più lentamente di un normale pneumatico, meno scontato che mantenga allo stesso tempo una minor resistenza al rotolamento, con un comfort che secondo gli studi effettuati dal costrutto-

re tedesco non hanno riscontrato rispetto alla produzione attuale dei diretti concorrenti.

Trattandosi di un simile concentrato di tecnologia è naturale aspettarsi un costo più elevato e infatti il management di Continental Italia non ha nascosto che a listino l'HD Hybrid è effettivamente uno degli pneumatici più costosi sul mercato. Un costo che naturalmente va diluito lungo almeno 400mila km.

Resta ora da vedere se questa rivoluzione coinvolgerà anche il resto della gamma Continental, se cioè verranno nei prossimi mesi lanciati altri modelli che coprano le restanti esigenze del trasporto, cioè gli assali anteriori o comunque non trattivi e i semirimorchi.

Sull'argomento Korte non ha voluto sbilanciarsi troppo, visto anche che nei due anni passati Continental ha già parecchio rinnovato il proprio catalogo, lanciando modelli di successo come l'HTR2, considerato tra i migliori pneumatici trailer, limitandosi a un "probabilmente" che lascia comunque presumere che in effetti un'evoluzione ci sarà.

Il manager ha preferito puntare l'attenzione sull'evoluzione tecnologica sempre perseguita da Continental, che partendo dal mondo della gomma ha via via aggiunto numerose applicazioni ad alta tecnologia, diventando il numero uno al mondo per freni e sistemi frenanti, per sistemi di controllo della trazione, per strumentazione e tachigrafi, per nastri trasportatori e il numero due per sistemi elettronici di frenata e per quelli di iniezione.

Intervista a Daniel Gainza, responsabile commerciale di Continental Italia

"Il prezzo in questo caso non conta"

MILANO - Avete scelto di lanciare l'HD Hybrid in un periodo piuttosto complesso, cioè agli inizi di una possibile ripresa. Non la ritenete una scelta rischiosa?

"Sì e in effetti ci siamo posti il problema - spiega Daniel Gainza, responsabile commerciale di Continental Italia - ma la nostra è un'azienda tedesca, in cui le decisioni, dopo aver attentamente valutato le condizioni, non si cambiano.

Ritenevamo comunque il mercato maturo, nonostante i volumi ridotti, grazie alla polarizzazione che si è venuta a creare con la crisi, e che l'ha in pratica diviso in due fasce: da una parte chi cerca il risparmio subito, già all'acquisto, dall'altra chi invece valuta l'efficienza economica di tutti i componenti, pneumatici compresi. Più che in passato oggi ogni viaggio deve rendere, questo i trasportatori l'hanno capito. Credo quindi che abbiamo fatto la scelta giusta, lo confermano i primi riscontri avuti con i flottisti in Europa".

Quanto credete che l'HD Hybrid possa incidere sul totale delle vostre vendite?

"Visto il livello di efficienza crediamo possa diventare uno dei primi tre pneumatici a livello europeo. L'Italia è un caso a parte, si usano soprattutto pneumatici per il traffico regionale, le flotte sono più piccole e dedicano una maggior attenzione al prezzo. Si tratta comunque del secondo mercato continentale, non lontano da quello tedesco, vogliamo quindi ottenere risultati presentando modelli al top per prestazioni, e crediamo di farcela nonostante i prezzi più elevati, che non lo sono poi di tanto. Magari appoggiando il lancio con qualche campagna promozionale".

Quindi ci conferma che il prezzo dell'HD Hybrid sarà piuttosto elevato?

"Un pneumatico Continental non può essere venduto a basso costo, noi siamo tra i maggiori fabbricanti al mondo di soluzioni tecnologiche innovative, questo va a riflettersi sui costi e quindi sul prezzo".

I risultati ottenuti dal vostro nuovo modello nei test compiuti in condizioni ambientali difficili, con neve e ghiaccio, stanno a significare che non è più necessario ricorrere a coperture specifiche invernali?

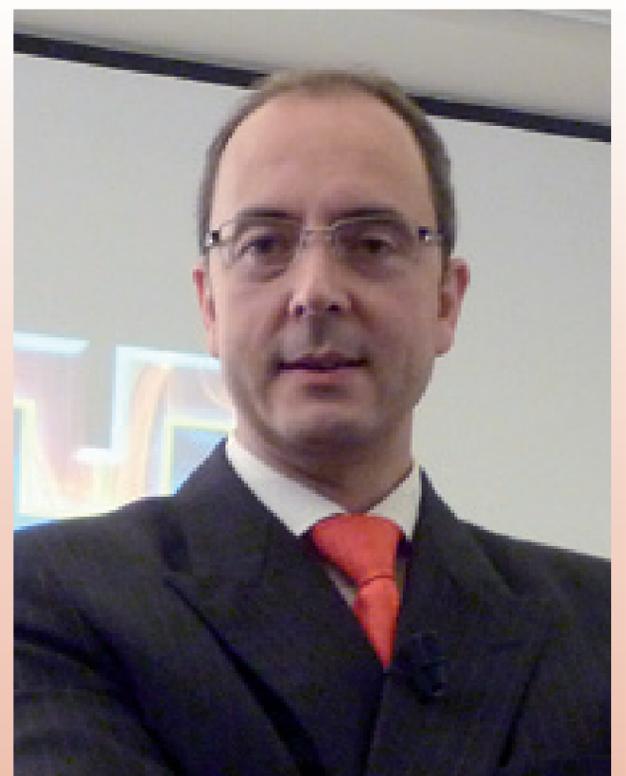
"In effetti è stato omologato anche come pneumatico invernale, il che è importante, non tanto in Italia ma in Paesi come Austria, Svizzera e Germania, in cui dal 15 ottobre al 15 marzo la legge oggi impone di montare gomme omologate per l'inverno".

Avete già studiato abbinamenti ideali con altri pneumatici che fanno parte della vostra gamma?

"Certo, possiamo abbinarlo sia con la linea L che con la linea R. Proprio quest'ultima credo rappresenterà l'80 per cento delle possibili soluzioni. Di certo darà grandi soddisfazioni per i consumi ma anche per il comfort e per il chilometraggio. Tutte condizioni che stupiranno i trasportatori italiani".

L'avete già affidato a qualche azienda italiana, e con che risultati?

"E' troppo presto per dirlo, vista la durata bisognerà aspettare parecchio per poter disporre delle prime statistiche in Italia".



Daniel Gainza, responsabile commerciale di Continental Italia, crede a un rapido sviluppo per l'HD Hybrid in tutti i Paesi europei.

Debutto dell'innovativa gamma Marix by Marangoni

La giusta risposta alle aspettative dell'autotrasporto

ROVERETO (Trento) – Dopo aver presidiato il mercato dei ricostruiti per autovetture, fuoristrada e veicoli commerciali leggeri, lo pneumatico “Marix by Marangoni” debutta anche nel segmento riservato agli autocarri e movimento terra. Quasi una “rivoluzione” per l’azienda italiana leader nel settore che ribattezza con questa sigla l’intera produzione dello stabilimento di Rovereto (Trento), il secondo più grande in Europa nel settore della ricostruzione. “Questo nuovo approccio al mercato ci consentirà di caratterizzare tutta la produzione dello stabilimento di Rovereto - dice Brenno Benaglia, Direttore commerciale della divisione Commercial Tyres di Marangoni SpA - per distinguere meglio la nostra attività nel settore della ricostruzione diretta”.

La nuova gamma Marix si basa essenzialmente sulle linee di prodotto Marix RP e RP 100, una serie di ricostruiti che rappresenta la più ampia gamma di prodotti reperibile sul mercato. Tutti questi pneumatici sono garantiti per 5 anni ed utilizzano mescole progettate per garantire bassa resistenza al rotolamento e minimo impatto ambientale. Fra questi spiccano a tale riguardo le linee specialistiche EcoEnergy che, rispetto alle altre, garantiscono un risparmio di carburante di circa il 2,5 per cento se applicate sia sull’asse trattivo che su quello trainato. Per tutte queste ragioni, i ricostruiti Marix sono una risposta giusta e competitiva alle sempre più alte aspettative dell’autotrasporto e non solo.

“In tutto il mondo, Marangoni - continua Benaglia - è conosciuta per il lavoro che ha svolto, in tutti i settori del ciclo di vita del pneumatico, dai macchinari ai processi produttivi per l’evoluzione della ricostruzione dei pneumatici. In oltre 60 anni di attività in questo settore abbiamo acquisito un’eccellente esperienza ed un’assoluta padronanza dell’intero processo di ricostruzione. Oggi questo fa di Marangoni uno dei pochissimi ricostruttori al mondo in grado di agire sulle mescole, sulle tecnologie di processo, sui macchinari per la produzione di ogni tipo di pneumatico, in virtù di un continuo lavoro di ricerca e sviluppo”.

Si tratta di una gamma di prodotti ampia ed innovativa, soluzioni tecniche e programmi strategici per soddisfare tutte le esigenze dell’utente finale pubblico e privato. Le diverse tecnologie di prodotto dell’azienda e la possibilità di gestirle in maniera integrata, permettono di soddisfare tutte le esigenze di impiego o di costo dei suoi clienti. Le innovazioni tecniche sviluppate dall’azienda trentina garantiscono le prestazioni migliori e mirate sui bisogni degli utilizzatori.



A Rovereto spiegano che i vantaggi del ricostruito Marangoni sono non solo una bassa resistenza al rotolamento, ovvero minori consumi di carburante, ma anche una minore usura (e quindi una maggiore durata con conseguente riduzione dei costi di gestione della flotta) ed una migliore tenuta e aderenza, in relazione alle

condizioni meteo e al tipo di superficie stradale. Con RING24h, inoltre, Marangoni ha messo a punto un programma di assistenza stradale: è un “pronto intervento” nel caso di guasti ai pneumatici attivo 24 ore su 24 per 365 giorni all’anno e con oltre 6.000 “service provider” attivi in tutta Europa.

INTERVISTA A BRENNIO BENAGLIA DIRETTORE COMMERCIALE COMMERCIAL TYRES MARANGONI SPA

I maestri del ricostruito

Mattia Echeli

ROVERETO - “Rigenerato” suona male, il nome corretto è “ricostruito”. Stiamo parlando di un pneumatico che dopo aver fatto il suo dovere nel corso della sua prima vita, è ormai pronto, qualora la sua “stoffa” d’origine sia di una qualità più che buona, per una seconda e spesso anche per una terza vita. Esiste una legge dello Stato che impone alle pubbliche amministrazioni di impiegare almeno il 20 per cento di gomme ricostruite per le proprie flotte: “È così, sì”, conferma Brenno Benaglia, Direttore commerciale della divisione Commercial Tyres di Marangoni SpA. Dopo oltre sessant’anni di attività, il Gruppo Marangoni è oggi uno dei pochi al mondo ad adottare un approccio totale al prodotto pneumatico.

INTERO CICLO DI VITA

L’insieme fortemente integrato delle sue attività copre infatti l’intero ciclo di vita del prodotto, in diversi settori del mercato: dalla produzione di macchinari per l’industria del pneumatico allo sviluppo di materiali e tecnologie per la ricostruzione, dalla produzione di pneumatici nuovi - sia industriali sia per autovetture - alla loro ricostruzione su scala industriale. La

Quello della ricostruzione degli pneumatici è un servizio. Quanto migliore è il nuovo pneumatico acquistato, tanto più lunghe saranno la seconda ed anche la terza vita con il ricostruito. Lo dice Marangoni che in fatto di pneumatici ricostruiti vanta uno storico e lungo primato.



Brenno Benaglia, Direttore commerciale della divisione Commercial Tyres di Marangoni SpA. Il Gruppo italiano è uno dei pochi al mondo ad adottare un approccio totale al prodotto pneumatico.

commercializzazione dei prodotti avviene attraverso filiali e distributori in diversi paesi del mondo, cui si aggiunge una rete distributiva diretta in Italia. La fase conclusiva è rappresentata dalla produzione di energia pulita attraverso la termovalorizzazione dei pneumatici esausti. Pochi altri al mondo possono vantare la stessa esperienza, ca-

pacità e conoscenza nella gestione dell’intero ciclo di vita del pneumatico.

Quello della ricostruzione degli pneumatici è un servizio: “Assolutamente - insiste il manager - E quanto migliore è il primo acquisto, tanto più lunga sono la seconda ed anche la terza vita dello pneumatico”. La divisione Commercial Tyres di

Marangoni che opera attraverso lo stabilimento di Rovereto ne “sforna ogni anno” 250 mila per i 4x4, per il trasporto leggero e per il vettura, 200 mila per gli autocarri, 10 mila (su 60 mila prodotti in Europa) per i mezzi Movimento Terra.

Il mercato degli pneumatici per autocarro vale 200 milioni di pezzi l’anno, oltre un terzo

dei quali (70 milioni) sono ricostruiti. I dati sono importanti, anche se quelli forniti dall’associazione di categoria, che nel Belpaese annovera circa una quarantina di società, sono per lo più sconosciuti al grande pubblico: l’utilizzo dei “ricostruiti” consente di evitare la “dispersione” nell’ambiente di oltre 44 mila tonnellate di carcasse (si calcola che occorra almeno un secolo perché avvenga il processo di deterioramento), di risparmiare energia per produrre la quale servirebbero 155 milioni di litri di petrolio e di contenere l’utilizzo di materie prime (che l’Italia non ha e che deve importare) per quasi 43 mila tonnellate. In pratica, la ricostruzione salva circa il 70 per cento dei materiali originari degli pneumatici.

RISPARMI PER BEN 270 MILIONI

In sintesi: il ricorso all’utilizzo di pneumatici ricostruiti vale (la stima riguarda il bilancio ambientale del 2008) una minore spesa che supera i 275 milioni di euro.

Che incide anche sulla bilancia commerciale nazionale, dato che non solo si importa meno prodotto finito, ma se ne esporta anche di più, per un controvalore di circa 70 milioni. “Noi calcoliamo - avverte Benaglia - un risparmio del venticinque per cento a benefi-

Processo disciplinato dalla norma comunitaria Ece Onu 108 per le vetture e 109 per i veicoli commerciali

COME TI RICOSTRUISCO UN PNEUMATICO

ROVERETO - Le fasi di ricostruzione di un pneumatico sono 7. Il processo è disciplinato da una norma comunitaria: la Ece Onu 108 per le vetture e 109 per i veicoli commerciali. Il principio su cui si basa è semplice e cioè la maggiore durata della struttura del pneumatico rispetto al battistrada, il cui spessore viene consumato dall'usura.

La prima fase è la selezione, perché non tutte le gomme si prestano alla ricostruzione: o perché non hanno strutture valide o perché sono state utilizzate in modo improprio o

eccessivo. L'associazione dei ricostruttori informa che "il primo controllo è quello tattilo/visivo, effettuato da un esperto operatore che ispeziona accuratamente il pneumatico, sia all'esterno che all'interno, per mezzo di specifici strumenti. Il controllo dell'operatore è integrato da quello strumentale con diverse tecnologie quali ad esempio la shearografia che per Marangoni è insostituibile".

Poi c'è la rasatura, cioè l'asportazione dei residui di battistrada per preparare la superficie in vista dell'ispezione

della carcassa e della eventuale riparazione. Quindi tocca alla "soluzione", cioè all'applicazione di uno strato di gomma liquida che anticipa la "posa" del nuovo battistrada che può avvenire con due tecniche diverse, a "caldo" (la carcassa viene montata su un macchinario rotante che applica una nuova fascia di gomma cruda senza disegno) o a "freddo" (applicazione di un battistrada già prestampato e vulcanizzato). Anche la successiva vulcanizzazione dipende a seconda della tecnica precedente.

Nel primo caso lo pneumatico



Le fasi di ricostruzione di un pneumatico sono 7. Il principio su cui si basa è la maggiore durata della struttura del pneumatico rispetto al battistrada, il cui spessore viene consumato dall'usura.

co preparato con un profilato liscio entra in una pressa di vulcanizzazione munita di uno stampo col disegno che verrà impresso sul pneumatico. La pressa è dotata di dispositivi per regolare tempo, temperatura e pressione interna. La temperatura del processo per la ricostruzione a caldo autocarro oscilla fra i 150 ed i 160 °C. La

pressione è di circa 14-16 atmosfere. Scaduto il tempo, che varia secondo la dimensione della copertura e lo spessore battistrada, avviene lo scarico dell'aria e lo pneumatico può essere estratto dallo stampo.

Nel secondo, invece, viene montato su apposita macchina per l'applicazione degli envelopes. Viene messo sotto vuoto

al fine di estrarre l'aria residua fra gli envelopes ed il pneumatico preparato con il battistrada prestampato. Poi entra in una "autoclave per essere vulcanizzato. La "cottura" dura in media: 2,5 - 3,0 ore. La temperatura è di circa 110 °C". Infine per Marangoni ci sono il controllo a pressione di esercizio e finitura.



Lo stabilimento Marangoni a Rovereto, in provincia di Trento, il secondo più grande in Europa nel settore della ricostruzione. In Europa, il mercato dei pneumatici per autocarro vale 200 milioni di pezzi l'anno, di cui 70 milioni, pari a oltre un terzo, sono ricostruiti.

cio di chi impiega gli pneumatici ricostruiti in linea continua".

Con i margini risicati che le imprese di autotrasporto hanno sulle proprie attività, si tratta di un potenziale recupero della redditività di grande interesse, anche se le gomme incidono generalmente tra il 2 ed il 3 per cento sui costi aziendali. La

crisi, però, ha innescato un'evoluzione nella gestione dei parchi aziendali: "Quello che stiamo riscontrando - chiarisce il direttore commerciale - è un maggiore utilizzo degli pneumatici. Quando li ritiriamo vediamo che sono quasi completamente consumati. E questo significa che è più complesso ricostruirli".

Quello della ricostruzione è un ciclo che va pianificato. Ci sono ditte che hanno stipulato accordi per l'erogazione di questo servizio e che consentono di razionalizzare ed ottimizzare le sostituzioni in modo periodico e "ragionato". "Mettila così - sintetizza Benaglia - noi forniamo un servizio e non un prodotto. Se il pneumatico da rico-

struire che noi ritiriamo è ancora in buone condizioni, il lavoro consente di garantire una maggiore durata, altrimenti c'è anche il rischio di non poter intervenire e allora tocca buttare il pneumatico. Però, me lo lasci dire, tutto dipende dalla qualità iniziale del prodotto nuovo e soprattutto da come è stato utilizzato".

Il manager evita polemiche dirette, ma lascia intendere che dalla Cina arrivano pneumatici che costano assai meno ma che hanno una vita media assai breve e che non si possono ricostruire e che, in definitiva, hanno dei costi di gestione (inclusi gli impatti sui consumi) assai più elevati. "Quello che serve - aggiunge - è anche una buona manutenzione, perché la pressione deve essere sempre tenuta sotto controllo ed essere corretta". I gestori delle grandi flotte lo sanno e i conti, a fine anno, si fanno anche in centinaia di migliaia di euro se si riescono a rosicchiare decimali sulle spese.

Gli effetti della crisi si sono fatti sentire: l'anno scorso il mercato ha ceduto parecchio, soprattutto quello del nuovo: "Quest'anno - precisa Benaglia - c'è una ripresa. Noi stimiamo un più quindici per cento per il nuovo, che però aveva perso parecchio terreno lo scorso anno, anche grazie al ripristino dei magazzini, ed un più cinque per cento per il ricostruito, il cui mercato era calato meno".

RISOLVERE I PROBLEMI ITALIANI

In realtà, i problemi italiani sono soprattutto altri: "Siamo onesti. Abbiamo una logistica che è molto carente. E strade che tengono gli pneumatici sempre in tensione e a volte con fondi dissestati che non aiutano. Le nostre infrastrutture, soprattutto in certe aree del paese, sono superate. Da anni. E anche vero, poi, che nemmeno il clima aiuta, perché il caldo è uno dei maggiori nemici degli pneumatici e da questo punto di vista l'Italia è più svantaggiata rispetto ad altri paesi del Nord Europa". La vera piaga, lamenta Benaglia, è però anche una

certa "illegalità": "E mi riferisco alla quantità di sovraccarico", puntualizza. Si tratta di un problema soprattutto italiano che, se si fanno bene i calcoli, non solo è pericoloso, ma è anche antieconomico.

Sul fronte del "ricostruito" l'Italia è in ritardo: nel Belpaese la quota di mercato - malgrado i risparmi sia per la collettività sia per il singolo - è più bassa rispetto all'Europa ed anche agli Stati Uniti ed è inferiore al 35 per cento contro il 40 della media comunitaria con picchi del 50 per cento nei paesi scandinavi e oltreoceano. "Basta fare i conti - sorride Benaglia - perché uno pneumatico pesa 70-80 chili e quella che se ne va è la decina di chili del battistrada. La logica finale è quella dell'integrazione tra soluzioni economicamente vantaggiose e ecologicamente sostenibili. Del resto, abbiamo un centro ricerca che lavora a pieno ritmo".

Il "laboratorio delle idee" occupa stabilmente una ventina di persone e si trova a Rovereto, dove ha sede la società. L'obiettivo è quello di mettere a punto mescole e disegni che garantiscano non solo l'affidabilità ma anche una bassa resistenza al rotolamento e quindi un minor consumo di carburante (e una conseguente riduzione delle emissioni di CO2) ed un'alta resa chilometrica per allungare la vita degli pneumatici. Per i quali il nuovo codice della strada prevede anche controlli sulle omologazioni:

"Esattamente come c'è chi fa il furbo sui giocattoli. Tanto per fare un esempio - argomenta il manager - anche nel nostro settore circolano prodotti che non sono completamente a norma a livello di omologazione. Auspichiamo un sistema di regole non solo condivise, ma anche rispettate".

SPORT / RENAULT TRUCKS E MAN PROTAGONISTI DEL TRUCK RACE EUROPEO

Sugli scudi la Losanga e il Leone

Il marchio di Lione, al debutto nella spettacolare competizione, si aggiudica con il Premium il titolo costruttori mentre la Casa di Monaco di Baviera conquista con lo spagnolo Antonio Albacete per la terza volta il titolo piloti. Una stagione spettacolare ricca di partecipanti e di spettatori.

Livio Azzariti

JARAMA - Siamo sinceri, erano anni ormai che il Campionato europeo Truck Race aveva perso un po' di mordente. Mancavano contendenti dopo che Mercedes-Benz aveva deciso di ritirarsi, lasciando via libera a Man, che invece non ha mai fatto mancare il proprio sostegno, soprattutto tecnologico, ai team in gara coi suoi camion. E non poteva bastare a ridare smalto al campionato il pur ottimo team Buggyra con i suoi Freightliner spesso vincenti, anche perché, diciamo, vedere correre un musone che non ha corrispondenze nella normale produzione europea non è che scateni poi tutto questo entusiasmo. Invece un po' a sorpresa da questa stagione è entrata in gioco Renault Trucks che, dopo l'appoggio esterno dato negli anni scorsi, ha deciso di fare sul serio con una squadra ufficiale, affidandosi a un'organizzazione di grande esperienza e a due piloti veloci come Bosiger e Oestreich.

Il risultato è stato un campionato battagliato, con un finale che ha soddisfatto un po' tutti. Se infatti il team Renault Trucks MKR Technology ha confermato quanto di buono messo in mostra fin dalla gara d'esordio a Misano Adriatico, conquistando senza troppi patemi il titolo riservato ai team, non è riuscito a fare altrettanto con quello piloti, che è andato per la terza volta allo spagnolo Antonio Albacete, sempre più pilota di punta della pattuglia Man, che proprio sulla pista di casa, a Jarama è riuscito a conquistare i punti necessari per tenere al secondo posto Markus Bosiger, per una volta meno brillante del compagno di squadra, il più giovane Markus Oestreich, che ha terminato il campionato al quarto posto.

Con questo risultato Man conquista un primato davvero difficile da eguagliare: aver piazzato per dieci volte un pro-



I due Premium del team Renault Trucks MKR Technology guidano la bagarre; un'immagine familiare per gli appassionati di Truck Race che nel 2009 ha visto primeggiare tra i team i camion francesi. Ad Albacete (sotto) su Man TGS è invece andato il titolo piloti.

prio pilota al primo posto della classifica, ai tre titoli di Albacete (2005, 2006 e 2010), si aggiungono infatti i due di Kreuzpointner (1999 e 2001) e di Lutz Bernau (2001 e 2003), e quelli di Crozier (2000), Allga-

uer (2002) e Oliver (2004).

Alla rinnovata verve della serie, premiata da un crescente numero di spettatori in particolare al Nurburgring e alla 24 ore (per camion) di Le Mans e dall'ingresso in cartellone di una

tappa in Russia, nel nuovo circuito costruito alla periferia di Smolensk, hanno contribuito molti altri piloti Man, a partire dal veterano Jochen Hahn che ha tentato in ogni modo di accaparrarsi la piazza d'onore.

Che è invece stata appannaggio di Bosiger, pilota svizzero esperto e regolare, anche se non come Albacete, l'unico a conquistare punti in tutte le prove in cartellone.

Anche l'ultima gara a Jara-

ma ha tenuto tutti con il fiato sospeso, dato che in via teorica neppure i 57 punti di vantaggio di Albacete gli garantivano una vittoria certa. E in effetti i due piloti Renault Trucks nel week end di corse hanno fatto propri 43 punti (sui 60 disponibili) Oestreich e 42 Bosiger.

Ma piloti a parte gran protagonisti sono stati soprattutto il Man TGS 18.420 del vincitore e i Renault Trucks Premium del team MKR preparati dalla squadra guidata da Matio Kress, che si conferma uno dei migliori team manager dell'intero circuito.

Confermata il prossimo anno la presenza dei due sfidanti e con una gara in più in programma, in Gran Bretagna, terreno fertile per ogni sport motoristico da cui probabilmente arriveranno altri concorrenti, non resta che sperare che si aggiunga qualche altro costruttore. Un gran finale a tre o addirittura a quattro potrebbe rilanciare definitivamente il Truck Race, permettendogli di approdare con più facilità alle televisioni sportive e riaccendere la fiamma della passione di cui tanto i camionisti hanno oggi bisogno.



Classifica Piloti

1.	Antonio Albacete (Man)	387
2.	Markus Bosiger (Renault Trucks)	335
3.	Jochen Hahn (Man)	318
4.	Markus Oestreich (Renault Trucks)	293
5.	David Vrsecky (Freightliner)	226
6.	Christopher Levett (Man)	210
7.	Adam Lacko (Man)	186
8.	Alex Lvov (Man)	135
9.	Uwe Nittel (Freightliner)	82
10.	Anthony Janiec (Renault Trucks)	81

Classifica Team

1.	MKR Technology (Renault Trucks)	712
2.	Truck Sport Bernau (Man)	685
3.	Hahn Oxxo Racing (Man)	541

Stefano Chmielewski, Presidente Renault Trucks

“Missione compiuta”

JARAMA - L'ha fortemente voluta questa partecipazione al Campionato Europeo Truck Race, è quindi normale che il Presidente di Renault Trucks, Stefano Chmielewski, sia molto soddisfatto del risultato finale. “Certo, dato che abbiamo vinto. L'unica cosa che mi dispiace è che Bosiger ha lasciato vincere ad Albacete il titolo piloti. L'anno prossimo puntiamo ad avere il primo e secondo posto con i nostri driver e a restare naturalmente primi come team”.

Voi siete partiti per vincere, missione compiuta quindi. “Le vittorie si costruiscono. Abbiamo fatto con umiltà negli anni scorsi un giusto apprendistato appoggiando un team esterno e poi deciso che ne sapevamo abbastanza. Abbiamo quindi scelto i migliori sia per quanto riguarda la squadra che i piloti e deciso di vincere. Era il momento giusto e ce l'abbiamo fatta. E non si è trattato soltanto di vincere quest'anno, vogliamo farlo anche il prossimo e quello dopo ancora. Per noi è importante primeggiare”.

Cosa rappresenta per un costruttore una vittoria nel Truck Race? “Morale all'interno, immagine all'esterno. È un passo in avanti nella lunga strada della costruzione dell'immagine di una marca, un percorso che dura vent'anni. Il Truck Race fa parte della costruzione di un'immagine. Mettiamo in mostra quanto di meglio siamo in grado di sviluppare di fronte a un pubblico di veri intenditori. Perché nel Truck Race non corriamo di fronte all'uomo qualunque ma ad autisti, padroncini, a volte anche flottisti che accompagnano alle gare i propri dipendenti. Dimostrare che siamo affidabili, tecnologicamente avanzati e che riusciamo a vincere è una dimostrazione di efficacia che verrà ricordata”.

L'investimento è quindi ben ripagato. “Se uno guarda l'audience sulle nove corse, il costo complessivo è inferiore a quello di una fiera come Hannover. Anzi, posso dire molto inferiore, con un ritorno in immagine superiore”.

YETD / Vince lo svedese Andreas Soderstrom

Quarto l'altoatesino Thaler

SODERTALJE - È stato in corsa fino in fondo ma poi ha dovuto accontentarsi del quarto posto finale. Può comunque considerarsi contento della propria esperienza alle finali continentali dello Young European Truck Driver il trentacinquenne altoatesino Gerhard Thaler, accompagnato per tutta la gara da un nutrito gruppo di sostenitori. A vincere la competizione è stato uno svedese di 26 anni, Andreas Soderstrom, tallonato dal tedesco Patrick Schildmann e dall'austriaco Zarko Tokic, piazzatisi rispettivamente al secondo e terzo posto. “Mi rammarica solo di aver raggiunto il limite d'età - ha commentato al termine della manifestazione Thaler - e pertanto di non poter provare a partecipare alla prossima edizione. Vorrà dire che metterò la mia esperienza a disposizione del futuro campione italiano”. Alla finale del campionato riservato ai giovani autisti organizzato da Scania hanno partecipato concorrenti provenienti da diciotto Paesi europei.



VERONA - Genova, Bergamo, Salerno, Udine, Trento, Verona, Cagliari, Vicenza... L'elenco è lungo e sorprendente ma che Renault Trucks sia riuscita a incrementare e ottimizzare la propria rete non stupisce. Che poi abbia fatto questa operazione in un periodo economicamente difficile come quello attuale è invece piuttosto anomalo. Eppure è successo e per buona parte proprio quest'anno, con l'autunno in particolare che ha visto succedersi rapidamente l'inaugurazione di nuove strutture.

I segreti della rete italiana del costruttore francese sono nelle mani di Francesco Stroppiana, quarant'anni, torinese, che dopo la laurea in architettura ha preferito lasciare da parte la progettazione per dedicarsi all'industria del trasporto, inizialmente lavorando per il gruppo Cefin in Romania e Ungheria da dove, dopo cinque anni di esperienza, ritorna in Italia per approdare in Renault Trucks Italia. Il primo incarico lo vede come area manager per il Nord Est per poi guadagnare nel 2008 i galloni di responsabile dello sviluppo reti.



per sedi nuove ed efficienti. Quel che ci fa piacere è constatare che hanno seguito la nostra politica, i nostri suggerimenti, decidendo di rischiare in proprio in un momento difficile”.

Questo vuol dire che in generale le reti dei concessionari sono ancora sane?

“C'è sempre chi ha la capacità di vedere con lungimiranza il futuro del proprio business, chi riesce a valutare che effettivamente il denaro investito può produrre il reddito atteso”.

Avete lavorato molto anche sulla vostra rete di officine autorizzate.

“Sì, è cresciuta. Oggi conta oltre 160 punti. Le nuove realtà sono tutte R1, quindi officine di primo livello, strutture di qualità gestite direttamente dai concessionari. Siamo convinti di avere una buona rete secondaria, che serve a dare una opportuna copertura territoriale, ma è chiaro che dove bisogna assicurare servizi al top devono intervenire i concessionari, ed è per questo che chiediamo ai dealer di fare investimenti di livello anche in quel settore”.

RENAULT TRUCKS/ NUOVI PRESIDI A CAGLIARI, TRENTO, UDINE, VERONA E VICENZA

UNA RETE D'AVANGUARDIA

A cura di Mauro Zola

Autunno di fuoco per il costruttore francese che inaugura in Italia quattro nuove concessionarie, andando a coprire alcune zone in cui si trovava da tempo in difficoltà. Con questa raffica di nuovi impianti la rete della Losanga sia per la vendita che per l'assistenza si presenta oggi come una delle più capillari su tutta la Penisola.

Come avete ottenuto questo successo in un periodo così complicato?

“In realtà era da tempo che Renault Trucks Italia operava nella direzione del coinvolgimento di nuove realtà imprenditoriali sul territorio per rafforzare la rete di vendita e assistenza. Negli ultimi dodici mesi ha concluso tutta una serie di importanti accordi con operatori che hanno creduto nel valore del marchio della Losanga”.

L'iter è stato lo stesso per tutte le nuove sedi?

“Per quanto riguarda Verona è stata una situazione contingente, legata al termine della collaborazione con il dealer precedente. Nello stesso periodo siamo entrati in contatto con la famiglia Arduini con la quale



Francesco Stroppiana
responsabile sviluppo reti
Renault Trucks Italia

abbiamo avviato una trattativa che molto velocemente ci ha portato a trovare un accordo. Sono stati condivisi da subito gli obiettivi comuni, si è trovata

una ottima intesa che ha rafforzato la comune volontà di procedere. I momenti di crisi sono oggettivamente difficili per gli operatori del settore interessati a cercare nuovi partner per recuperare almeno una parte dei guadagni”.

Secondo lei cosa offre Renault Trucks in più degli altri costruttori?

“Quel che abbiamo percepito nel corso delle trattative è che numerosi imprenditori, che fino a ieri non avevano mai preso in considerazione il nostro marchio, hanno valutato in positivo sia la qualità dei prodotti, sia la serietà della Casa madre. Questo è avvenuto utilizzando il feedback che ricevevano dai clienti che erano contenti del prodotto e dell'assistenza Renault Trucks. A quel punto

hanno cominciato ad avvicinarsi, scoprendo con estremo interesse sull'intero territorio italiano la notevole crescita d'immagine dei nostri prodotti oltre che la concezione globale della qualità della Losanga”.

Sono state inaugurate numerose nuove strutture. Qual è quella di cui siete più soddisfatti e che in certo qual senso ha sanato qualche punto dolente in fatto di rete di vendita e assistenza?

“Da un punto di vista storico avevamo due aree che non erano ben rappresentate dal nostro marchio. Si trattava del Friuli, da Udine a Trieste, e del sud della Campania, in particolare le province di Salerno e Avellino. I due nuovi impianti

hanno messo fine a una ricerca durata parecchio tempo. In parallelo si sono ingenerate dinamiche di rinnovamento in aree dove abbiamo dovuto sostituire degli attori che hanno deciso di non proseguire più nell'attività di vendita dei camion. Questo ci ha dato modo di scoprire nuovi dinamici imprenditori che ben volentieri hanno intrapreso questa avventura in nostra compagnia”.

Tra le aree scoperte, due delle più importanti sotto il profilo delle vendite erano Bergamo e Brescia.

“Anche quella era una situazione che si protraeva da tempo e che si è risolta a Bergamo quest'anno e a Brescia già nel 2008. Abbiamo chiesto sforzi importanti agli imprenditori,

L'ampliamento della rete ha certamente contribuito insieme alla migliorata qualità dei prodotti a fare di Renault Trucks in Italia uno tra i primi importatori. Ci sono ancora margini di crescita? E quali, in ogni caso, i prossimi obiettivi?

“Dal punto di vista della copertura territoriale al momento ci riteniamo abbastanza soddisfatti, sia per l'attività di vendita, con più di quaranta sedi, sia per il service. Il 97 per cento della nostra clientela ha un'officina autorizzata Renault Trucks a meno di mezz'ora di strada. Però non ci possiamo sedere sugli allori. Il processo di crescita qualitativa del servizio è continuo per adeguarsi costantemente alle mutevoli esigenze dei clienti”.

INTERVISTA / Gino Costa, Amministratore delegato di Renault Trucks Italia

“Il nostro segreto è la passione”

PERO - È sempre più soddisfatto Gino Costa, l'Amministratore delegato di Renault Trucks Italia, che in questi ultimi mesi dell'anno non ha fatto altro che correre da una inaugurazione di un nuovo impianto all'altra. Ma si tratta di un impegno che ha assolto con grande entusiasmo.

“Ma, insieme ai miei diretti collaboratori, non ci siamo per nulla stancati. Ogni evento ci ha reso ancora più carichi. E' in queste occasioni che si può verificare la professionalità dei nostri dealer. Tutti, fin dalla prima fase della nuova attività, ci hanno messo una forte determinazione che ha portato a immediati risultati. E poi abbiamo ancora qualche altro importante tassello da mettere a posto. Che contiamo avvenga già nei prossimi mesi”.

In tutta questa febbrile attività, quale è l'aspetto che più la soddisfa?

“È la constatazione che, nonostante la crisi sia ancora in corso, ci siano nuovi imprenditori e vecchi partner che hanno deciso di investire sul nostro marchio, dimostrando di credere nei nostri programmi. In secondo luogo mi rende orgoglioso verificare che i nostri veicoli siano

sempre più apprezzati dalle aziende di trasporto e che l'economia di esercizio dell'intera gamma Renault Trucks venga ormai generalmente riconosciuta. È questo il motivo per il quale Renault Trucks è stata la seconda marca che è cresciuta di più quest'anno in Italia come quota di mercato”.

Qual è il vostro segreto per attrarre tutti questi investimenti?

“Il cuore, la passione e la priorità di trattare con le persone prima che con le aziende. A questo si deve aggiungere la qualità dei prodotti ed il rispetto che vogliamo esercitare con coerenza verso gli imprenditori che credono in noi, assicurando le condizioni per un buon ritorno dei loro investimenti”.

Se il prossimo anno il mercato dovesse riprendere come è augurabile, ci sarà una competizione ancora più agguerrita tra i vari costruttori. Renault Trucks è pronta alla battaglia?

“Il coltello tra i denti non l'abbiamo mollato, vogliamo continuare a confermare i nostri risultati con una presenza assidua su tutti i clienti e sulle flotte”.



ALLA NUOVA SEDE DI BRENDOLA SI AGGIUNGE IL RINNOVO DI QUELLA DI OCCHIOBELLO

Sartori Trucks punta alla conquista di Vicenza

BRENDOLA - La giornata di pioggia non ha influito sul successo dell'open day per la nuova sede del Gruppo Sartori Trucks, marchio ben conosciuto in tutto il Nord Est, che di recente sta molto investendo sul rafforzamento delle proprie strutture, che rappresentano i marchi Renault Trucks e Mercedes-Benz, senza mai sovrapporre l'attività e potendo contare su due reti ben differenziate. L'ultima aggiunta tra le concessionarie dedicate al marchio francese ha sede a Brendola, in una zona decisamente trafficata, con conseguente visibilità, ai confini di Vicenza.

Che Sartori Trucks voglia investire parecchio sulla Losanga lo conferma anche il trasferimento della struttura di Occhiobello in un'area decisamente più capiente e soprattutto molto ben visibile dalla trafficata Statale che la costeggia.

Tornando a Brendola, è stata naturalmente privilegiata l'officina, che insieme a un fornito magazzino ricambi occupa gran parte del capannone principale. E lo stesso è stato per i dipendenti che sono per la maggior parte impegnati nel servizio di post vendita.

A illustrarci nel dettaglio struttura e caratteristiche della nuova concessionaria è Fausto Rossini, Amministratore delegato della Sartori Trucks.

Quanti dipendenti avete al momento?

“Quattro impegnati nel post vendita, che coprono il magazzino ricambi e l'officina, poi abbiamo due venditori formati sull'intera gamma e un'impiegata. Non appena l'attività sarà sufficientemente roduta raddoppieremo il numero dei dipendenti dell'officina, con in più un magazzino e un'altra impiegata”.

Come mai avete deciso di aprire una vostra sede anche in provincia di Vicenza?

“Questa è un'area che abbiamo in gestione fin dal 2003, la seguiamo attraverso un ufficio commerciale, ma è evidente che non poteva bastare. Sulla base della nostra esperienza diretta abbiamo capito da tempo che dobbiamo essere presenti sul territorio con officina e magazzino ricambi. Anche per dare un messaggio positivo alla clientela, per confermare che possono contare su di noi, che non siamo qui soltanto per vendere e poi li lasciamo scoperti per quanto riguarda la manutenzione. Questo è un investimento, fatto anche in un momento che magari è poco propizio, per dare il segnale ai trasportatori che vogliamo mettere radici in questa provincia, che ci siamo. Vicenza, non dimentichiamolo, è una provincia di tutto rispetto, una delle più ricche del Veneto per quanto riguarda attività imprenditoriale”.

Vuole ricordarci come è strutturata la Sartori Trucks per ciò che concerne la rappresentanza della Losanga?

“Copriamo in totale quattro province, tre nel Veneto - Padova, Vicenza e Rovigo - e una, Ferrara, in Emilia Romagna. La nostra sede principale è a Maserà di Padova, a cui si aggiunge una filiale a Occhiobello di Rovigo e adesso questa di Brendola. Anche Occhiobello è stata appena rinnovata, ci siamo spostati sulla Statale, in un punto con grande movimento. Uno sforzo ulteriore che si è aggiunto a quello per Vicenza. L'abbiamo fatto perché crediamo che attrezzarsi adesso sia importante per essere poi pronti alla ripresa che sta arrivando”.

Tutte le sedi sono dotate di officina?

“Sì, in due casi si tratta di strutture R2, cioè gestite indirettamente. Questa di Vicenza invece è un'emanazione diretta della Sartori Trucks”.

Quali risultati avete ottenuto nelle aree che coprite?



In alto, la nuova concessionaria Sartori Trucks di Vicenza e, sotto, la rinnovata sede di Occhiobello. In alto a destra, Fausto Rossini, Amministratore delegato del Gruppo Veneto.

“Può sembrare strano ma quelle che ci danno più soddisfazione sono le due province che hanno meno importanza dal punto di vista economico, cioè Rovigo e Ferrara. Storicamente in quelle zone abbiamo dei rapporti di collaborazione con aziende che fanno parte della Federttrasporti, che ci garantiscono un'ottima penetrazione nel segmento dei veicoli per il lungo raggio. Più in generale conseguiamo buoni risultati mediamente su tutte le gamme. Ovviamente tenendo conto del periodo, quello attuale è più favorevole ai veicoli commerciali, gli anni scorsi erano invece privilegiati i pesanti. La cosa importante è che in tutto il territorio siamo ben radicati, che la qualità del prodotto e dei servizi ci è stata riconosciuta da anni”.

Lasciando da parte l'ultimo biennio, che risultati avete conseguito?

“Il 70 per cento delle vendite è concentrato nei mezzi industriali e il resto nei commerciali. Stiamo parlando di 150, 160 mezzi distribuiti sulle due province”.

E a Vicenza con la nuova sede cosa vi aspettate?

“Un notevole incremento, non appena il mercato lo permetterà, speriamo già nei primi mesi nel 2011. L'obiettivo è di posizionarci intorno alle 100 unità, incrementando di un 10 per cento la nostra



quota attuale. È un traguardo ambizioso, ma fino a un certo punto, prima non eravamo presenti, oggi siamo qua”.

L'usato lo trattate voi direttamente?

“Sì, tramite un centro dell'usato che serve tutto il gruppo, comprese le nostre concessionarie riservate a un altro marchio. Qualche pezzo viene venduto nei singoli centri, ma la gran parte viene conferita in un'apposita sede a Monselice che tratta soltanto i seconda mano”.

Quale tipo di clienti avete in questa zona?

“Sono presenti sia flotte che aziende monoveicolari, con in più molto conto proprio. Quest'ultima tipologia sta però segnando il passo, perché le concerie sono in difficoltà”.

Anche per quel che riguarda i modelli è richiesta l'intera gamma?

“Assolutamente sì, vendiamo di tutto, curando molto gli allestimenti, per cui le richieste sono molto varie, si va dal semirimorchio refrigerato alla gru di grandi dimensioni per il carico e scarico di ferro”.

Carta d'identità di Vicenza

Dealer	Sartori Trucks
	Brendola
Superficie impianto	3.000 mq
Superficie coperta	1.000 mq
Officina	850 mq
Venditori	2
Meccanici	3
Magazziniere	1

INAUGURATA LA CONCESSIONARIA RENAULT TRUCKS FRIUL DIESEL DEL GRUPPO SINA

Un forte avamposto della Losanga a Udine

PAVIA DI UDINE - “Ritorno al futuro”, così ha definito la sua presenza Stefano Chmielewski, Presidente di Renault Trucks, alla cerimonia di inaugurazione della nuova sede della concessionaria Friul Diesel, a Pavia di Udine, con la quale Renault Trucks Italia ha aggiunto un nuovo importante tassello sulla strada della ristrutturazione della sua rete di vendita e assistenza.

“E' stato proprio nel Nord-Est, infatti, che molti anni fa - ha ricordato Chmielewski - è iniziata la mia carriera professionale e rivedo oggi con estremo piacere molte facce di gente conosciuta tanti anni fa. Questa bella nuova struttura con le insegne della Losanga rappresenta un concreto esempio della qualità che il servizio Renault Trucks garantisce alla propria clientela e una ulteriore garanzia è rappresentata dalla famiglia Sina che vanta una lunga e

collaudata esperienza unita a passione e professionalità”.

“L'inaugurazione della Friul Diesel - ha aggiunto il Presidente di Renault Trucks - avviene oltretutto in un periodo che seppure non è uscito completamente dalla gravissima crisi degli ultimi due anni, lascia ben sperare per una ripresa del mercato. Che certo non tornerà più ai valori del passato ma che consentirà ugualmente alle aziende, come la Friul Diesel, impegnate nel settore dei trasporti, di garantirsi una buona redditività. Che verrà soprattutto dalle attività legate all'assistenza e ai servizi, un campo d'azione sul quale maggiormente la famiglia Sina ha costruito fino ad oggi il suo successo e che quindi non potrà che essere ulteriormente consolidato”.

La nuova struttura Friul Diesel di Pavia di Udine si aggiunge a quelle che quest'anno sono



Da sinistra, il Presidente di Renault Trucks Stefano Chmielewski insieme ai titolari Celestina e Stefano Sina. Nella pagina a fianco in alto, Chmielewski a colloquio con Ennio Bortolato, titolare della Cab Log che proprio nel giorno dell'inaugurazione ha acquistato 40 Premium dalla Friul Diesel.

state inaugurate a Genova, Bergamo, Vicenza, Trento, Verona, Latina, Cagliari, Sassari, Catania e che hanno richiesto un investimento globale nell'ordine dei 30 milioni di euro. “E”, questa, la conferma - ha aggiunto Chmielewski - della fiducia che molti operatori hanno nel marchio Renault Trucks ma anche la dimostrazione di quanto grande sia l'attenzione che la stessa Renault Trucks ha nei confronti della sua clientela, che oggi in Italia può contare davvero su una rete di vendita e assistenza fatta non solo di moderni e funzionali impianti, dotati di attrezzature d'avanguardia per la diagnosi e la riparazione, ma anche e soprattutto di collaboratori specializzati e altamente professionalizzati, sia per la vendita sia per l'assistenza, capace di proporsi nei confronti dei clienti come interlocutori di assoluta fiducia e competenza”.

I numeri della Friul Diesel sono quanto mai significativi: 23mila metri quadrati di superficie totale, 4mila coperti, 3mila riservati all'officina, 800 al magazzino, 200 agli uffici commerciali, il tutto inserito in una

OLTRE A VERONA IL DEALER COMMERCIALIZZERÀ I PRODOTTI DELLA LOSANGA ANCHE A TRENTO

Doppia inaugurazione per la famiglia Arduini



Di lato da sinistra: foto di gruppo all'inaugurazione della Arduini V.I. di Verona: da destra, l'Amministratore delegato di Renault Trucks Italia Gino Costa, Davide Arduini, uno dei due titolari della concessionaria, il Presidente del marchio francese Stefano Chmielewski e Nicola Arduini. A stupire della nuova concessionaria sono soprattutto gli spazi: con un'attrezzata e moderna officina di 4mila metri quadrati (in basso) non sarà difficile trovare posto per i due marchi rappresentati.

VERONA - Se il successo di una concessionaria può essere misurato attraverso le presenze alla sua inaugurazione, allora quello della Arduini V.I. è assicurato. Alla prima veronese del dealer erano infatti presenti davvero tanti trasportatori, venuti a rendere omaggio a una delle famiglie storiche del trasporto locale, fin dal 1965 in attività come officina e poi dal 1984 come concessionaria Man, sia nella città veneta che in seguito a Trento. Così come a sancire l'importanza dell'evento è arrivata la presenza del Presidente di Renault Trucks Stefano Chmielewski. E in effetti non stupisce che il costruttore francese punti tanto su questo dealer, vista l'imponenza della sede principale, dotata di un'officina di tali dimensioni, più di 4mila mq, da permettere senza problemi di creare due linee, una dedicata a ogni singolo marchio rappresentato.

A raccogliere l'eredità di famiglia sono oggi i fratelli Davide e Nicola Arduini, che hanno voluto sancire il proprio impegno dando il proprio nome alla società che si occuperà di commercializzare camion e furgoni della Losanga.

Anche se sono passati pochi mesi dall'inizio dell'attività vera e propria, possiamo già fare un primo bilancio del vostro accordo con Renault Trucks?

“Ci ha dato senza dubbio una potenzialità superiore a prima - spiega Davide Arduini, responsabile della parte commerciale - soprattutto per quanto riguarda i furgoni, di cui prima non disponevamo, e per il veicolo medio leggero, gamma con cui Renault Trucks è molto forte. Dobbiamo invece convivere con l'altro marchio rispetto ai pesanti. Cercheremo di razionalizzare al meglio le attività, in modo da assicurarci un ritorno importante”.

Fate conto sull'acquisizione di nuovi clienti o su quelli che già avete in portafoglio?

“Sicuramente su un incremento della nostra clientela, sfruttando i segmenti in cui non eravamo presenti. Le quote di mercato ci confermano che è possibile”.

Questo discorso vale sia per la sede di Trento che per Verona?

“Direi di sì. Sotto molti aspetti la situazione è molto simile in entrambe le province”.

In tutti e due i casi si tratta di zone in cui operano flotte im-

portanti, è una clientela su cui ritenete valga la pena di investire?

“Certo. Con il supporto di Renault Trucks si può fare un buon lavoro anche tra i grandi clienti. Questo grazie alle caratteristiche dei veicoli francesi, che possono contare su bassi costi di gestione su consumi particolarmente ridotti e su prezzi d'attacco interessanti, sia per l'acquisto che per i contratti di manutenzione. Un'altra piacevole novità deriva dall'impegno messo dalla Casa nell'acquisizione di nuovi clienti, che ha fatto salire il valore residuo dei propri mezzi. I presupposti per far molto bene quindi ci sono, adesso tocca a noi”.

Il settore dei commerciali almeno a Verona (a Trento il dealer vende già la gamma Ford) è per voi totalmente nuovo, ne avete già verificato le prospettive?

“Posso dire che c'è una buona richiesta, il Nuovo Master è appena arrivato e quindi incuriosisce. Le qualità del prodotto anche in questo caso non si discutono”.

Avete pensato a una linea di vendita dedicata?

“Fin da subito abbiamo formato alcuni dei nostri venditori riguardo a questi mezzi, soprattutto cambiando i metodi di prospezione del territorio. Abbiamo anche assunto un nuovo commerciale specializzato in questo segmento. Per adesso non pensiamo ad altre aggiunte, preferiamo razionalizzare le risorse, perché il calo di mercato è stato notevole, quasi il 70 per cento, in tutte e due le province”.

Avete già avuto qualche sentore di una possibile ripresa?

“I numeri fino ad agosto non riportano miglioramenti sensibili, con settembre un aumento di trattative c'è stato, un piccolo segnale che ci fa sperare in bene”.

Gestire nelle stesse sedi due marchi vi causa dei problemi di ordine pratico?

“Forse è più difficile con i nostri clienti storici - interviene Nicola Arduini, responsabile dell'area post vendita - che potrebbero sentirsi un po' disorientati. Ma avendo due linee di vendita e assistenza ben differenziate non lo vedo un problema. Ogni venditore è dedicato a un solo marchio e questo aiuta. Per il resto gli spazi sono ampi e bastano per tutti”.



Avete aperto in officina una linea riservata ai clienti dei veicoli commerciali?

“Non ancora, ma stiamo formando del personale dedicato a Verona, mentre a Trento essendo la concessionaria più piccola, i meccanici si occuperanno di tutta la gamma. Vorremmo portare avanti insieme a Renault Trucks il progetto di destinare un'area specifica ai commerciali, in modo che i clienti la possano identificare visivamente e dove gli vengano garantiti servizi in tempi rapidi. Sarà una delle cose da portare avanti subito”.

Per il prossimo anno contate di realizzare un maggior fatturato rispetto al passato o punterete a recuperare quanto perso durante la crisi?

“Sicuramente Renault Trucks non dovrà portar via clienti all'altro costruttore, altrimenti non avrebbe senso la scelta che abbiamo fatto. Quest'aggiunta ci ha però dato nuove motivazioni professionali che alla lunga pagheranno. In termini di fatturato sarà comunque difficile arrivare agli stessi numeri del 2007”.

moderna e funzionale struttura, dove operano 28 persone, 18 addetti all'officina, 3 ai ricambi e 7 all'alla vendita e all'amministrazione.

Il Gruppo Sina, che ne è titolare, è la prima volta che allarga la sua attività a un secondo marchio. Ma la dinamica signora Celestina Sina, pur priva del compianto marito Michele, ha la piena consapevolezza che questa nuova “avventura” sotto le insegne della Losanga non potrà che andare incontro ad un nuovo grande successo.

La fiducia conquistata da parte della clientela in tanti anni di attività è la migliore garanzia

per le nuove sfide che attende la famiglia Sina, che conta su uno staff di nuovi collaboratori appassionati ed entusiasti, tutti votati al successo della Friul Diesel.

Intanto un primo importante contratto, per ben quaranta trattori Premium, è stato messo a segno già nella giornata di inaugurazione della Friul Diesel. Andranno ad arricchire la flotta (180 mezzi di proprietà) della Cab Log di Ennio Bortolato, specializzata in servizi di trasporto e logistica per l'80 per cento dell'attività nel settore alimentare.

Se il buon giorno si vede dal



Carta d'identità di Udine

Dealer	Friul Diesel
Superficie impianto	23.000 mq
Superficie coperta	4.000 mq
Officina	3.000 mq
Magazzino	800 mq
Dipendenti	28

Carta d'identità di Verona

Dealer	Arduini V.I. Verona
Superficie impianto	26.000 mq
Superficie coperta	5.600 mq
Officina	4.200 mq
Magazzino	1.200 mq
Venditori	8
Meccanici	30
Magazziniere	8

Carta d'identità di Trento

Dealer	Arduini V.I. Trento
Superficie impianto	10.000 mq
Superficie coperta	2.200 mq
Officina	1.330 mq
Magazzino	270 mq

IMPORTANTE PRESIDIO DI RENAULT TRUCKS IN SARDEGNA

Una nuova grande sfida per il Gruppo Di Cunzolo



CAGLIARI - Il colpo d'occhio è impressionante, soprattutto se si pensa che ci troviamo a San Sperate a una decina di km da Cagliari, in una regione, la Sardegna, che incide per appena il 2 per cento sulle vendite nazionali di veicoli commerciali e industriali. Eppure è proprio qui, nel paese dei murales (non a caso uno viene disegnato sul muro dell'officina il giorno dell'inaugurazione), che il Gruppo Di Cunzolo ha voluto avviare la nuova concessionaria Renault Trucks, che servirà l'intera isola.

Antonio Di Cunzolo, già titolare a Salerno di Lalpemuno, che commercializza e assiste il marchio francese in tutta la Campania, ha voluto dare il suo nome a questa nuova società, che eredita il know how della ABC Italia, la prima azienda con cui l'imprenditore salernitano è sbarcato sull'isola nei primi anni Novanta, per occuparsi prima di autobus e poi dal 2003 anche di camion. Nel 2005 la ABC Italia si concentra sull'assistenza e i ricambi, mentre due anni fa viene acquistato il primo capannone dell'attuale sede, la cui metratura è nel frattempo raddoppiata, per fare spazio a quella che è una delle maggiori officine dell'intera Sardegna. Completa il quadro la partecipazione societaria alla Sarvi di Sassari, quella che oggi è la più importante officina dell'isola e in cui verrà ospitato un ufficio commerciale che si occuperà della parte Nord della Regione.

Per conoscere quale sia oggi lo stato di salute del mercato in Sardegna ci rivolgiamo a Gianni Falchi, Direttore della concessionaria: "Fino al 2006 si immatricolavano circa 2.400 veicoli industriali, quest'anno ci fermeremo invece a trecento unità", spiega.

Come è strutturata la nuova sede?

"Nel vecchio capannone trovano posto i 1.500 mq per magazzino e uffici, mille dei quali sono soppalcati e quindi ci permettono un raddoppio della metratura. Nella nuova entità abbiamo un'officina di 2.200 mq, compresa una parte uffici e un grande lavaggio. In Sardegna il Gruppo Di Cunzolo ha venticinque dipendenti diretti, di cui più della metà impegnati nel post vendita. Si tratta in buona parte di professionisti che lavorano con noi da tempo. Stiamo invece ancora cercando altri collaboratori per la parte commerciale".

E invece qual è la dimensione dell'impianto di Sassari?

"Disponiamo di un'area di 9mila mq, di cui 3.500 coperti. Si tratta di una officina storica gestita da una cooperativa con 25 soci lavoratori arrivati ormai alla seconda generazione. Infatti, è una realtà che ha alle spalle una storia di 25 anni. Contiamo anche su un'officina a Oristano che presto diventerà ufficiale Renault Trucks e alla quale se ne aggiungeranno altre".



Come sono ora le quote di Renault Trucks in Sardegna?

"Si va dal 5 al 10 per cento a seconda delle zone. Contiamo di raggiungere valori superiori in breve tempo. L'obiettivo cui puntiamo è una quota tra il 15 e il 20 per cento".

Vista la dimensione delle officine e il parco circolante relativo, servirete anche veicoli di altri marchi?

"Abbiamo storicamente numerosi clienti che lavorano con camion di altri costruttori. Accetteremo volentieri di occuparci inizialmente anche di questi, per poi progressivamente convertirli in clienti Renault Trucks".

L'espressione soddisfatta del titolare Antonio Di Cunzolo la dice lunga sulle aspettative che ripone in questa nuova apertura.

"Si tratta di un investimento - risponde l'imprenditore campano - deciso tre anni fa. Abbiamo iniziato in sordina e oggi è completato. Lungo la strada abbiamo incontrato Renault Trucks e siamo andati avanti con loro. Oggi, nel giorno del mio sessantunesimo compleanno, sono quanto mai contento di vedere consolidata questa alleanza con una struttura, qui in Sardegna, che sarà fondamentale per la crescita nostra e di Renault Trucks nei prossimi anni. Un ringraziamento va a quanti, partner e collaboratori, mi hanno supportato in questa nuova sfida imprenditoriale".

Il Gruppo Di Cunzolo è in continua crescita, quale il prossimo colpo che ci dobbiamo aspettare?

"Chi lo sa? Ho un gruppo che può dare tanto, figli che devono continuare l'attività, Renault Trucks ha tanta voglia di espandersi, vedremo".

Si è trattato di un investimento forte per la Sardegna. Per paragonare i conti dovreste arrivare a quote importanti.

"Devo raggiungere volumi pari a quelli della Campania, a due cifre e la prima non deve essere un uno".

Con Lalpemuno state rispettando i programmi che vi siete imposti fin dall'inizio dell'attività?

"Sui trattori, sì. I ragazzi che ci lavorano sono bravi e il mercato ci sta premiando. Stiamo inoltre portando avanti delle soluzioni innovative di partnership con i clienti che ci daranno sicuramente dei buoni risultati".

In cosa consistono?

"Nel coinvolgere la struttura dei clienti negli interventi di assistenza ai veicoli. In pratica, noi andiamo a effettuare la manutenzione nelle loro sedi. E' un compito che già svolgiamo per quel che riguarda il settore autobus. I nostri collaboratori si rendono disponibili il sabato e la domenica, ottimizzando quindi i loro tempi. Questo è molto gradito, soprattutto se proposto a costi contenuti. Se riusciremo a portare questa novità anche in Sardegna faremo ottimi risultati".

Quali altre iniziative avete in mente?

"Il nostro settore sviluppo sta lavorando su nuove idee sul terreno delle energie alternative. Cinque tecnici sono impegnati a tempo pieno su questo progetto. Speriamo di avere risultati nel giro di un anno, così come abbiamo fatto con il metano dieci anni fa quando nessuno ci credeva".

A coordinare la parte commerciale in Sardegna così come in Campania è Giacomo Anzuoni al quale chiediamo di farci un primo bilancio dell'esperienza in Campania.

"Abbiamo già avuto - spiega - ottimi risultati sulla gamma pesante. Da quando si è reso disponibile il nuovo Master abbiamo cominciato a spingere anche sui leggeri. Ma è ancora presto per dare delle cifre. Pensiamo di arrivare a fine anno a una quota del 7-8 per cento per i leggeri, mantenendoci sui medi più o meno allo stesso livello, mentre con i cabinati arriveremo a poco più del 10 per cento e con trattori al 20 per cento".

In Campania siete partiti con la competenza su tre province, Avellino, Benevento e Salerno, per poi passare all'intera regione. Come avete modificato la vostra struttura commerciale?

"Semplicemente aggiungendo alla nostra forza vendita due venditori specializzati, che operano tra Napoli e Caserta, oltre a qualche collaborazione locale".

Com'è il mercato in quella zona?

"Sta crescendo bene, anche se la gamma leggera è ferma sui livelli dell'anno scorso se non un po' più in basso. A crescere è soprattutto il mercato del trattore, in particolare i Premium".

L'imprenditore Antonio Di Cunzolo, sopra, ha festeggiato i suoi 61 anni con l'inaugurazione della sede di San Sperate.



Sbarcando in Sardegna, quali sono le vostre ambizioni?

"E' un mercato di piccoli numeri, concentrato sui veicoli leggeri e medi. Per i pesanti ci sono quattro o cinque nominativi che fanno da soli il mercato, quindi è difficile entrare, anche perché queste aziende lavorano molto anche in altre regioni e quindi comprano in altre regioni. Ci siamo dati un anno per arrivare a dei numeri, pensiamo di partire da un 10 per cento per arrivare al 20 per cento".

Quello per l'officina è stato un grande investimento per la Sardegna.

"Per ammortizzarlo dobbiamo creare un parco circolante, compito difficile per cui ci vorranno degli anni".

Carta d'identità di Cagliari

Dealer	Di Cunzolo
	San Sperate
Superficie impianto	8.000 mq
Superficie coperta	3.225 mq
Officina	1.800 mq
Magazzino	1.000 mq

Un team altamente qualificato.



GAMMA PEUGEOT BUSINESS:

**TUTTE LE DOTAZIONI
PER SODDISFARE LE ESIGENZE DI
PROFESSIONISTI E IMPRESE.**

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL **800 900 901** Pronto Peugeot

www.peugeotprofessional.it

VIENI A SCOPRIRE LA NUOVA GAMMA PEUGEOT BUSINESS.

Peugeot, un know-how da sempre vicino alle esigenze di chi lavora, orientato all'innovazione e alla tecnologia. Per gli artigiani e le piccole e medie imprese, 7 modelli di Veicoli Commerciali, fino a 17 m³, e 9 versioni mix per più di 300 proposte tutte equipaggiate con le dotazioni più avanzate. Presso i Peugeot Professional Center, servizi di assistenza dedicati, proposte commerciali e finanziarie esclusive grazie alla collaborazione di Banque PSA.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI VISITA IL SITO WWW.PEUGEOTPROFESSIONAL.IT



**PEUGEOT
PROFESSIONAL**

LIGHT COMMERCIAL VEHICLES

FORD/ PRESENTATA IN AUSTRALIA LA NUOVA GENERAZIONE DEL RANGER

PER LAVORO E PER PIACERE



Linea completamente rivista, due motori Diesel Duratorq potenti e parchi sotto il profilo dei consumi, grande attenzione alla robustezza ma anche al comfort di guidatore e passeggeri. Con la nuova versione del suo pick up, la Casa punta a una clientela che ne fa sia uno strumento di lavoro quotidiano che un mezzo da utilizzare con tutta la famiglia. Sarà disponibile tra circa un anno.

Livio Azzariti

SIDNEY - Lavoro e tempo libero, l'obiettivo del nuovo Ford Ranger, che entrerà ufficialmente in produzione il prossimo anno, è di soddisfare entrambe le esigenze dei futuri acquirenti. In molte zone del pianeta infatti il pick up è più di un camioncino, piuttosto un mezzo che alla fine della giornata di lavoro in cantiere o in fattoria serve anche per un'uscita insieme a moglie e figli.

In Italia forse non è proprio così ma comunque i pick up con un certo stile si sono sempre accaparrati una gran fetta del segmento. In questo senso il nuovo Ranger ha tutte le carte in regola per rappresentare un nuovo fenomeno di moda. Basato sulla piattaforma comune a Ford e Mazda è stato rivisto prima di tutto nella linea che è ora più moderna e accattivante pur se riporta ben scritte nel frontale e sulle fiancate la propria attitudine lavorativa. E a costruirne l'immagine ha contribuito anche in maniera sostanziale la tecnologia oggi usata sulle vetture di Formula 1. I progettisti al soldo del colosso statunitense hanno infatti effettuato oltre 1.000 simulazioni prima di trovare la forma migliore sotto il profilo aerodinamico, utile anche per ridurre i costi di gestione (che è un altro obiettivo del nuovo Ranger).

Sempre per migliorare l'aerodinamica è stata introdotta una linea rigida nella parte superiore del paraurti, adatta a

fendere il flusso del vento e a ridurne di conseguenza la resistenza. Per lo stesso motivo è stata variata la posizione, ora più verticale, della fanaleria posteriore, aggiunto un piccolo spoiler sul portellone, e rivisto il deflettore anteriore, che nella nuova versione consente di modificare in meglio il coefficiente aerodinamico.

MOTORI DALL'AUSTRALIA

Nuovi anche i due motori, sviluppati in Australia, nazione in cui è stato presentato per la prima volta il nuovo Ranger. Si tratta di due diesel, un 2,2 litri (Duratorq TDCI 14) con una potenza di 150 cv e una coppia massima di 375 Nm, e un 3,2 litri (Duratorq TDCI 15) che arriva a 200 cv e può contare su una coppia di 470 Nm. A questi per alcuni mercati si aggiungerà un propulsore a benzina da 2,5 litri. Si tratta in tutti i casi di motori che puntano molto sulla coppia, e che pur sapendo mettere in mostra i muscoli dovrebbero risultare piuttosto efficaci nel ridurre i consumi. Dovendo contare su di un mercato globale, sono poi stati ottimizzati per poter funzionare con ogni tipo di gasolio, indifferentemente dal numero di ottani. In abbinamento sono stati scelti un cambio manuale a sei marce e un automatico, sempre a sei rapporti, che possono contare anche sulle ridotte. Per i modelli a quattro ruote motrici, l'inserimento delle due ruote anteriori avviene come già oggi trami-

te un collaudato rinvio elettronico, comandato da un pulsante. Sempre per garantire il massimo delle prestazioni nell'uso fuoristrada, l'altezza libera da terra è stata portata a 232 mm, con i componenti della trasmissione messi in sicurezza e montati quindi sopra le barre del telaio.

Abbiamo già parlato della doppia natura del Ranger confermata dal fatto che, nonostante il passo sia stato maggiorato (ora è di 3.220 mm) e il battistrada allargato (1.590 mm sulle versioni a due ruote motrici, 1.560 mm su quelle integrali), può contare su un diametro di sterzata tra i migliori della categoria, grazie anche allo sterzo a

cremagliera di nuova concezione, che rende semplice la guida nel traffico o comunque le manovre effettuate in spazi ristretti. Per quel che riguarda le sospensioni, quella anteriore conta su di un design innovativo della forcella superiore e anteriore, mentre quella posteriore a balestra, pur salvaguardando la capacità di carico del pick up, che può arrivare fino a 1.500 kg, garantisce una eccellente stabilità anche su strade sterrate. Potenziato l'impianto frenante, che prevede in opzione il sistema ESP e in generale migliorati tutti gli aspetti della sicurezza, attiva e passiva, con una scocca realizzata in acciaio ad alta resistenza, airbag laterali

a tendina, sensori di parcheggio e telecamera posteriore.

Il vano di carico della versione a doppia cabina, la prima a essere presentata, raggiunge una lunghezza di 1.549 mm, una larghezza utile di 1.560 mm, con 1.139 mm di spazio tra i passaruota e un'altezza delle sponde di 511 mm, per un volume totale di 1,21 metri cubi di carico. L'allestimento permette di posizionare travetti in legno in specifici alloggiamenti ricavati sopra il passaruota, in modo da potervi impilare pannelli di materiale edile o altro materiale ingombrante. In totale saranno quattro le configurazioni disponibili, con due altezze.

Gli interni seguono ancora

una volta la filosofia Ford e rappresentano un riuscito compromesso tra comfort e praticità, un buon esempio è rappresentato dalle coperture dei sedili particolarmente robuste, così come sono antiurto e antigraffio i pannelli delle portiere. Sulla versione doppia cabina è stato aumentato lo spazio a disposizione per i passeggeri della seconda fila di sedili, così come sono cresciuti i vani a disposizione per stivare oggetti personali o professionali, che in alcune versioni arrivano a essere una ventina, tra cui le tasche sulle portiere, una console centrale refrigerata (in opzione) e sotto i sedili posteriori uno spazio per piccoli pacchi.



Gli interni del nuovo Ranger seguono ancora una volta la filosofia Ford e rappresentano un riuscito compromesso tra comfort e praticità. Il pick up dell'ovale bianco-azzurro vuole soddisfare tutte le esigenze della clientela, per un utilizzo professionale o dedicato al tempo libero.



MERCEDES-BENZ RINNOVA PROFONDAMENTE IL PICCOLO DELLA STELLA

L'ECCELLENZA DEL VITO

A cura di Mauro Zola

Interventi a tutto campo, sotto il profilo dello stile esterno, del miglioramento degli interni ma anche dell'assetto e soprattutto delle motorizzazioni, fanno del più piccolo veicolo da lavoro della Stella il protagonista assoluto in un panorama ricco di molti concorrenti.

AMBURGO - Le prime novità si vedono dall'esterno, dal frontale rivisto, con il grande paraurti a renderne il design più importante, un insieme che ricorda nelle linee grintose le vetture della Stella. Ma a caratterizzare la nuova generazione del Vito, il furgone leggero di Mercedes-Benz, sono soprattutto il cuore e la struttura ossea. Nella cavità del primo ha trovato posto una serie di motori Euro 5, la naturale evoluzione di quelli usati fino a ora, la seconda comprende un nuovo sistema di trazione che ai vantaggi relativi a sicurezza e maneggevolezza aggiunge l'incremento del carico utile trasportabile.

Andando per ordine, la gamma dei propulsori è sempre basata sul classico OM651, un quattro cilindri che però è stato decisamente rinnovato, portandolo prima di tutto in regola con la normativa Euro 5, dotandolo di catalizzatore ossidante, filtro antiparticolato e sistema di ricircolo dei gas di scarico raffreddato. L'ottimizzazione generale ha anche permesso che, a fronte di un incremento della potenza e della coppia, ci fosse una diminuzione dei consumi. Tre le varianti disponibili, a partire dal 1100 CDI, che raggiunge i 95 cv, con una coppia di 250 Nm e consumi fermi a 7,7 litri/100 km, il modello 113 CDI raggiunge invece i 136 cv (coppia di 310 Nm) con consumi ulteriormente ridotti a 7,4 litri/100 km.

Al vertice il 116 CDI sviluppa 163 cv (360 Nm la coppia) e mantiene gli stessi consumi del modello precedente. Restano disponibili anche il sei cilindri a V (224 cv, coppia massima di 440 Nm) e il sei cilindri a benzina (258 cv di potenza, quasi un record

per i veicoli commerciali). Anche in questo caso sono stati portati all'Euro 5 e ottimizzati, sia nelle prestazioni che, soprattutto, in consumi ed emissioni. A tutti i quattro cilindri è abbinato di serie il cambio a sei marce ECO Gear, che sempre in funzione risparmio presenta una prima molto corta e una sesta lunga, in modo da viaggiare sempre a bassi regimi.

In alternativa è disponibile un automatico a cinque rapporti, di serie sulle versioni dotate di sei cilindri a V. Come già per lo Sprinter i clienti particolarmente attenti al risparmio possono ordinare il pacchetto BlueEFFICIENCY (di serie sulle versioni Combi) che comprende la funzione Start/Stop, pneumatici con bassa resistenza al toro lamento, pompa del servosterzo ECO, indicatore della marcia consigliata e motore ottimizzato. Il risparmio garantito è compreso, a seconda delle motorizzazioni, tra gli 0,2 e gli 0,3 litri per 100 km.

Altra grande novità della nuova serie del Vito è rappresentata dall'assetto, che se pure poggia di base su soluzioni già conosciute e cioè ruote indipendenti, con montanti telescopici sull'anteriore e con bracci obliqui sul posteriore, in realtà tutti i componenti sono stati riprogettati, migliorandone le reazioni. Ma i vantaggi maggiori sono quelli meno visibili a una prima occhiata, il nuovo sistema delle sospensioni ha infatti portato a un incremento della massa totale a terra, che ora parte da 2,8 tonnellate, e a un aumento del carico utile che, a seconda delle versioni, può arrivare fino a 100 kg.

Essendo Mercedes-Benz da sempre leader nel campo della sicu-

rezza, il nuovo Vito non poteva che eccellere anche in questo campo: i freni a disco sono adeguati alle prestazioni brillanti del furgone e accompagnati dall'ESP di serie, che comprende l'ormai indispensabile ABS, l'antislittamento ASR e il Brake Assist. Se si sceglie un modello con il gancio traino a questi si aggiunge il Trailer Stability Assist, sempre di serie. Dal catalogo degli optional si possono invece pescare il sistema di assistenza alla frenata in fase di spunto, il controllo automatico della pressione pneumatici, oltre all'ottimo Parktronic per l'assistenza in manovra, con tanto di telecamera per la retromarcia assistita. Sempre optional sono gli airbag per il torace e i finestrini.

Un tale impegno per rinnovare il furgone entry level del costruttore tedesco non poteva tralasciare gli interni, che se pure mantengono la stessa base, del resto già ottima, ottengono nuovi tessuti per i sedili e per i rivestimenti interni, per cui è stato scelto un elegante color antracite.

Il nuovo Vito è già in fase di ordine in tutte le concessionarie del marchio, mentre le consegne inizieranno questo mese. Poco dopo arriveranno le versioni 4x4 (con il sistema di trazione integrale permanente a ripartizione variabile rivisto e corretto), mentre sono già disponibili per i Combi le serie inedite Crew, destinata a chi deve trasportare ad esempio squadre di operai e quindi privilegia robustezza e funzionalità alla ricchezza degli allestimenti, e Shuttle, destinata invece a una clientela esclusiva e dotata di particolari come il climatizzatore Tempmatic.

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

Il Vito sempre più apprezzato dalle società di noleggio

Importante biglietto da visita

ROMA - L'arrivo del nuovo Vito servirà a rinforzare le vendite del piccolo furgone, che in Italia hanno subito un rallentamento.

Su che quota potete contare in un segmento piuttosto affollato?

“Il Vito - spiega Dario Albano, Direttore commerciale Vans di Mercedes-Benz - che rientra in quelli che noi chiamiamo midsizer ha fatto registrare un 10 per cento del mercato, che diventa il 12 se teniamo conto anche del Viano che noi includiamo nella stessa categoria. Si tratta di una quota inferiore rispetto al passato ma dobbiamo tenere conto che non ci sono mai stati così tanti competitori. In compenso stiamo migliorando la nostra quota nel segmento dello Sprinter il che ci porta a un complessivo 10 per cento sul totale dei veicoli commerciali. Un risultato che possiamo considerare soddisfacente”.

Da cosa è stato causato il calo?

“La crisi può aver spinto qualche cliente a scegliere alternative meno costose sul breve termine. In realtà di sicuro il Vito è un prodotto premium ma garantisce un risparmio a lungo termine, per la

buona tenuta del valore, per le doti tecniche, per l'affidabilità e il servizio garantito da Mercedes-Benz. Un concetto che comincia a farsi strada e infatti anche nelle flotte riusciamo a ritagliarci degli spazi, nonostante si tratti di clienti molto attenti ai costi, ma piuttosto evoluti”.

Che quota contate di raggiungere con il nuovo modello?

“Recuperare il 13 per cento su cui eravamo attestati l'anno scorso credo sia possibile”.

Si dice da tempo che il segmento di cui fa parte il Vito sia destinato a essere schiacciato dall'ingrossarsi delle multispaio e dal maggior comfort dei furgoni più pesanti. Quale il suo giudizio?

“Non del tutto. Lo dimostra il fatto che i volumi del segmento siano rimasti più o meno gli stessi. Vale in Italia circa 24mila macchine all'anno e su quelle cifre credo che rimarrà anche nelle prossime stagioni”.

Quali sono oggi i clienti abituali del Vito?



“Oltre ai padroncini e agli artigiani che ne apprezzano da sempre le caratteristiche e dato che ci trascorrono di persona molto tempo preferiscono un mezzo al top, abbiamo anche le società di noleggio con cui stiamo lavorando molto bene. In questo caso il preferito è il Combi, molto apprezzato dai turisti. E poi, come già detto, ci sono le flotte per cui il Vito è una sorta di biglietto da visita. Sembrava un target lontano da noi, invece le nostre quote crescono costantemente”.

Tutte le versioni saranno disponibili da subito?

“Praticamente sì, soltanto per i modelli a trazione integrale bisognerà aspettare qualche settimana. Era importante che per tutte le versioni principali la vendita iniziasse il più presto possibile e ci siamo riusciti”.

AL VOLANTE DEL NUOVO MERCEDES-BENZ VITO

Garanzia di comfort e prestazioni



Sotto una pioggia insistente, abbiamo potuto verificare come il comfort di marcia sia maggiore e come lo sterzo, a sua volta dotato di una nuova mappatura, sia più preciso, in grado di accompagnare le indicazioni del conducente senza mai bisogno di correzioni inopportune. Il tutto unito a una silenziosità che ha pochi rivali non soltanto tra i veicoli commerciali.

AMBURGO - Nonostante il maltempo che ha afflitto la città portuale di Amburgo, dove è stata organizzata la presentazione del nuovo Vito, abbiamo avuto modo di provare tutti e tre i propulsori a quattro cilindri che compongono la dotazione del Nuovo Vito, che si sono rivelati performanti come li conoscevamo. In particolare il 116 CDI

garantisce prestazioni da berlina di fascia alta e una ripresa che soprattutto con le marce alte permette di ridurre il numero delle cambiate, mitigando lo stress del conducente e al tempo stesso i consumi, senza che per questo si debba fare neppure troppa attenzione. Basta lasciarsi trasportare dalla dolcezza del propulsore, che pure quando

si agisce impetuosamente sull'acceleratore è in grado di regalare brividi quasi sportivi.

Al test di guida, compiuto sotto una pioggia insistente, abbiamo potuto infatti notare come il comfort di marcia sia maggiore e come lo sterzo, a sua volta dotato di una nuova mappatura, sia più preciso, in grado di accompagnare le in-

dicazioni del conducente senza mai bisogno di correzioni inopportune, il tutto unito a una silenziosità che ha pochi rivali non soltanto tra i veicoli commerciali.

Gli interni del Vito rispecchiano in buona parte quelli già conosciuti e sono efficaci nel creare subito un'atmosfera piacevole e nel regalare confidenza al conducente.

Ma il meglio arriva al momento di accendere il propulsore che ronfa piacevolmente in sottofondo, in simbiosi perfetta con il cambio a sei marce ECO Gear. Se ragionando a freddo, e a motore spento, si può pensare che sia difficile seguire i criteri della guida ecologica tanto propagandata da Mercedes-Benz, che prevede in ogni condizio-

ne l'utilizzo della marcia il più alta possibile, questo cambio dimostra facilmente il contrario. Anche nella zona portuale di Amburgo, con un traffico piuttosto intenso e numerosi lavori stradali a rallentare il flusso di marcia, le cambiate possono essere ridotte al minimo indispensabile, basta lavorare con decisione sull'acceleratore e la ri-



Il Nuovo Vito è pronto a fare del suo meglio in ogni condizione di utilizzo. Gli interni (a destra) rispecchiano in buona parte quelli già conosciuti e sono efficaci nel creare subito un'atmosfera piacevole e nel regalare confidenza al conducente.

Avanzate soluzioni ingegneristiche sotto l'elegante vestito del Vito

Tecnica fortemente innovativa

ROMA - Non solo performante ma anche attento al comfort. La versione ottimizzata del motore a 4 cilindri OM651 comprende particolari molto sofisticati, come i controalberi di equilibratura, che rappresentano una piacevole eccezione nel mondo dei veicoli da lavoro. Sotto il basamento si trovano infatti due alberi controrotanti Lanchester, azionati in senso contrario da ruote dentate cilindriche, il che garantisce una perfetta equilibratura del propulsore a ogni regime di giri, con la riduzione ai minimi termini delle vibrazioni. Al che contribuisce anche l'albero motore fucinato, a cinque supporti, così come il comando posteriore dell'albero a camme che regalano anche un'eccellente silenziosità all'intermo e all'esterno del Vito.

La stessa cura è stata messa nel riprogettare alcuni componenti secondari, come la pompa dell'olio: quella attuale è un modello a palette, a comando elettrico che allo stesso modo della pompa d'alimentazione regola la propria attività in base all'effettivo bisogno. Un processo questo a cui sono stati sottoposti gran parte dei complementi, come ad esempio la pompa del liquido di raffreddamento e l'alternatore. Effetto dei miglioramenti sono i consumi e le emissioni di CO2 tra i più bassi della categoria.

Risultato al cui raggiungimento ha contribuito anche l'architettura del propulsore a corda lunga, con alesaggio di 83 mm e corsa di 99 mm, con i due alberi a camme in testa e 16 valvole di aspirazione e scarico. Il comando dei due alberi a camme è stato inoltre studiato per essere particolarmente robusto, una garanzia necessaria ancora di più quando si parla di mezzi da lavoro che devono percorrere ogni anno molti km riducendo al minimo gli stop dovuti alla meccanica.

L'iniezione è naturalmente Common Rail, sistema che ormai ha soppiantato tutti gli altri, che in questo caso dispone di elettrovalvole particolarmente resistenti all'usura e iniettori a sette fori, capaci di un massimo di cinque iniezioni, a una pressione massima di 1.800 bar, per ogni ciclo di combustione.

La sovralimentazione poggia su di un turbocompressore a geometria variabile, che ha un'ottima resa anche ai bassi regimi ed è in grado di rispondere con sollecitudine ai comandi dell'acceleratore. L'insieme fa sì che la coppia sia ottima già a un regime di giri molto basso, e che mantenga la sua efficacia in un ampio arco di utilizzo, dando doti di ripresa eccel-



lenti a tutte le versioni del Nuovo Vito.

Anche il propulsore a sei cilindri che equipaggia il Vito 122 CDI è stato profondamente rivisto, portato in regola con la normativa Euro 5 e reso più potente, arrivando al risultato da primato, o quasi, per un veicolo commerciale diesel di 224 cv di potenza massima, il 10 per cento in più della precedente versione, con una coppia di 440 Nm nell'arco di utilizzo compreso tra i 1.400 e i 2.800 giri/min. Nonostante ciò, sono

volta è stato ricondotto dentro i parametri dell'Euro 5. Con una potenza di 258 cv ha davvero pochi rivali.

È di serie sulle versioni destinate al trasporto persone, Combi e Shuttle, a richiesta per furgoni e Mixto, ma di sicuro il fatto che ora sia disponibile anche sul Vito l'allestimento BlueEFFICIENCY rappresenta un'aggiunta importante, rendendo l'intero pacchetto ancora più conveniente sotto il profilo dei consumi e delle emissioni.

calati anche i consumi di un interessante 5 per cento.

Le caratteristiche fondamentali del sei cilindri a V sono il basamento in alluminio, con un angolo di 72° tra le bancate, con sfalsamento dei perni di manovella che lo rende particolarmente silenzioso in rapporto ai 3 litri di cilindrata. Completano il quadro i quattro alberi a camme in testa con comando a catena e l'iniezione Common Rail con iniettori piezoelettrici a otto fori, la cui pressione è stata portata a 1.600 bar. A fare il miracolo, cioè garantire la brillantezza e calmierare i consumi, è ancora una volta la cura messa nella regolazione proprio dell'iniezione diretta e nei particolari del propulsore.

Completa la gamma delle motorizzazioni una soluzione poco praticata sui commerciali (molto di più sulle versioni Combi), quella che prevede l'adozione dell'eccellente motore a benzina da 3.5 litri, un 8 cilindri a V che a sua volta è stato ricondotto dentro i parametri dell'Euro 5. Con

presa arriva docile, anche a un regime di giri piuttosto basso.

Gli innesti delle varie marce sono precisi, la posizione dell'ECO Gear, a joystick, inglobata nel cruscotto, davvero ideale, si prende confidenza in pochi minuti, così come fin da subito si riescono a seguire agevolmente tutti gli strumenti. Vista la completezza occorre invece un po' di più per far funzionare al meglio il sistema Command, che campeggia al centro del cruscotto, una vera centrale per l'intrattenimento e anche per la gestione di quelli che sono ormai indispensabili compagni di lavoro, come il telefono cellulare



e il navigatore satellitare.

Il vano posteriore è rimasto lo stesso della precedente versione, facilmente accessibile e dotato di serie di numerosi ganci, che rendono più facile la sistemazione del carico. A garantire l'accesso sono le due porte posteriori a battente (ma si può avere anche un unico portellone) e un'ampia porta laterale.

Nella seconda parte del test abbiamo abbandonato le motorizzazioni più tradizionali per concederci un vero lusso, quello di viaggiare con il sei cilindri a V della versione 122. Si tratta di un modello certo riservato a pochi, visto il prezzo d'acquisto e dato anche che naturalmente

i consumi crescono di pari passo con le prestazioni, anche se in effetti pure questo motore è stato ottimizzato e regala risultati migliori rispetto al passato.

Dimenticando per un attimo i costi e la guida al risparmio abbiamo spremuto a fondo questo splendido propulsore, di cui si avvertono tutti i 224 cv e che può essere l'ideale per chi deve consegnare velocemente, percorrendo magari lunghe distanze. Infatti, nonostante la coppia eccellente, in città il Vito 122 CDI è come una belva in gabbia, che chiede di essere liberata su tratti autostradali o lunghe statali sgombre dal traffico.

Numerosi interventi per quanto riguarda l'assetto del Vito

A tutto vantaggio della stabilità di marcia

ROMA - La struttura di base è rimasta la stessa: ruote indipendenti e montanti telescopici, ma in realtà molto se non tutto di quel che concerne l'asse anteriore del Nuovo Vito deriva da una impostazione completamente rivista. Così è, ad esempio, per tutti i componenti, dalle molle di sospensione ai cuscinetti di spinta, dai bracci oscillanti alla barra stabilizzatrice, dai supporti dei bracci agli scodellini delle molle, così come nuovo è l'alloggiamento dei bracci, studiato per separare le forze longitudinali e laterali sull'asse anteriore.

Allo stesso procedimento è stato sottoposto anche l'assale motore posteriore, per cui restano le ruote indipendenti su bracci obliqui, ma su supporti nuovi; inoltre, l'asse posteriore è configurato in base ai singoli modelli e alle diverse condizioni di utilizzo e presenta soluzioni diversificate per Van e Combi. Il risultato di tanta attenzione è un netto miglioramento della stabilità di marcia, abbinato a un comfort che ha pochi rivali,

non soltanto tra i veicoli commerciali, oltre a una silenziosità che abbinata a quella dei propulsori conquista un altro primato per la più recente incarnazione del Vito. Ma soprattutto il nuovo assetto ha permesso di rivedere la capacità di carico del modello, che è stata incrementata in tutte le versioni.

Anche la trazione integrale permanente delle versioni a 4 ruote motrici è stata rivista, partendo dalla ripartizione variabile della forza motrice, ottenuta tramite il sistema 4ETS. L'obiettivo è ancora una volta migliorare il comfort, riducendo le vibrazioni oltre all'usura del sistema, per questo sono stati adottati un nuovo supporto a tre punti per il differenziale anteriore e un più capiente serbatoio per l'olio, oltre a una dentatura obliqua per il differenziale, diminuendo quindi anche la rumorosità.

Come in precedenza la trazione integrale è disponibile soltanto sulle versioni 113 CDI e 116 CDI sia sulla configurazione furgone che su quelle Combi o Mixto.



Rivisto anche il Mercedes-Benz Viano tanto apprezzato dalla clientela professionale

Spazio executive

AMBURGO - Insieme al Vito è stato naturalmente rivisto anche il Viano, la versione autovettura tanto apprezzata anche dalla clientela professionale, da chi ha bisogno di uno spazio executive. Se le nuove caratteristiche tecniche rispecchiano a grandi linee quelle della versione furgone, meritano un approfondimento le variazioni di gamma, che si basa essenzialmente su tre dimensioni complessive: corta (con lunghezza di 4.736 mm e passo di 3.200 mm), lunga (rispettivamente 5.008 e 3.200 mm, con in più uno sbalzo prolungato), extralunga (5.238 mm la lunghezza complessiva grazie allo sbalzo prolungato e passo di 3.430 mm). Nonostante ciò, in virtù di un'altezza di soli 1.875 mm, i Viano possono essere ospitati da un normale garage o entrare facilmente in un autosilo, anche quando si tratta delle versioni per il tempo libero Fun e Marco Polo, con tetto sollevabile, per cui l'altezza è stata comunque contenuta a 1.960 mm.

Trattandosi di un veicolo che fa del comfort il proprio punto di forza, sono state adeguatamente riviste le dotazioni, che già dalla versione Trend

comprendono la porta laterale scorrevole anche sul lato sinistro, mentre il Viano Ambiente è equipaggiato con fari bixeno con assistenza alla svolta, fari diurni a Led, tergicristalli e fanaleria con avviamento automatico a sensore, cerchi in lega e sistema Parktronic.

Molto funzionale la leva del cambio, ridisegnata e decorata con una targhetta dai bordi cromati, ottimo il riscaldamento dei sedili che funziona su tre livelli, in modo che ognuno possa trovare quella ideale. Per i passeggeri posteriori è stata aggiunta una presa supplementare da 12V per alimentare apparecchi elettronici, insieme a un compartimento dove è possibile conservare oggetti di valore. Mentre per il conducente è stato rivisto il volante ora a quattro razze, con tasti di comando e modanature cromate, ripreso dalla Classe C del costruttore. In abbinamento con il sistema di navigazione Comand è inoltre possibile avere una telecamera posteriore molto utile in caso di retromarcia, il cui obiettivo è integrato nella mascherina della targa e le immagini vengono visualizzate sullo schermo centrale



del navigatore.

Ultime note per i rivestimenti interni, che possono essere in tessuti particolarmente raffinati, oppure in pelle "Lugano", disponibile in tre colori con zigrinatura e design a cuscinetti. A que-

sti sono abbinati modanature con look radica di noce. Completa il quadro la moquette, che oltre a migliorare l'atmosfera evita eventuali danni alla carrozzeria in caso di uso intensivo del Viano.

ANCORA PIÙ RICCO IL PACCHETTO BLUEEFFICIENCY

Anche Sprinter senza rivali

A quanto offerto finora si sono aggiunti negli ultimi mesi pneumatici con bassa resistenza al rotolamento, disponibili a richiesta, ed è stato ulteriormente affinato il sistema ECO Start/Stop che consente di spegnere in automatico il propulsore nel caso delle brevissime soste, come al semaforo, per riaccendersi non appena si reinserisce la marcia.

ROMA - Efficienza. In una sola parola è concentrata tutta l'attività di ricerca svolta da Mercedes-Benz sui suoi veicoli commerciali. L'obiettivo infatti è uno e uno soltanto: migliorare l'efficienza dei propri furgoni, rendendoli un mezzo attraverso cui le aziende di distribuzione, ma anche gli artigiani possano ricavare reddito reale, tangibile. Per questo il concetto BlueEFFICIENCY ormai da tempo abbinato allo Sprinter, il furgone multifunzione che rappresenta il

centro dell'offerta della Stella, è in costante miglioramento. A quanto già in dotazione si sono infatti aggiunti negli ultimi mesi pneumatici con bassa resistenza al rotolamento, disponibili a richiesta, ed è stato ulteriormente affinato il sistema ECO Start/Stop che consente semplicemente togliendo la marcia e mollando la frizione di spegnere in automatico il propulsore nel caso di una sosta ad esempio al semaforo, che torna in vita non appena si reinserisce la mar-

cia. Nell'ultima versione è stata implementata una tensione stabilizzata, il cui compito è di prevenire che autoradio, navigatore satellitare e l'eventuale tachigrafo si spengano durante il processo di avviamento del motore. Inoltre, la funzione ora si avvia in automatico nel momento stesso in cui viene avviato il motore. Il che permette secondo i calcoli effettuati dal costruttore, di risparmiare fino all'8 per cento del carburante.

Per completezza d'informazione ricordiamo che il pacchetto BlueEFFICIENCY comprende prima di tutto il motore a 4 cilindri di nuova generazione OM651 da 2.15 litri di cilindrata, proposto in tre livelli di potenza, cioè con 95, 129 o 163 cv, con coppie rispettivamente di 250, 305 e 360 Nm, e con in più una potenza disponibile già dai bassi regimi. La coppia massima è in effetti piuttosto elevata, e viene raggiunta a 1.400 giri/min, sul motore con meno cv e a 1.200 giri/min sul più potente. Tutto questo è stato raggiunto lavorando molto sulla tecnologia del propulsore, dotato di due alberi a camme superiori, iniezione Common Rail con pressione massima di 1.800 bar, iniettori magnetici a sette fori, intercooler maggiorato e nelle versioni più performanti una doppia sovralimentazione. Tutte modifiche volte da un lato ad assicurare una riduzione dei consumi e dall'altro un calo delle emissioni, ottenuto tramite un sistema di ricircolo dei gas di scarico con raffreddamento a due stadi, che funziona in maniera ottimale anche quando il motore è a pieno regime. Quel che resta dei gas di scarico viene filtrato dalla marmitta catalitica ossidante e dal filtro antiparticolato. Ciò fa sì che non soltanto lo Sprinter sia in regola con la normativa Euro 5 ma anche con i severi standard EEV.

Fa parte dell'Efficiency Package anche il cambio a sei marce ECOGear, studiato espressamente per l'uso sui veicoli commerciali oltre che per migliorare guidabilità ed efficienza. Lo distinguono la spaziatura decisamente ampia dei rapporti, che vede una prima marcia molto corta utile nel caso di partenze in salita a pieno carico e una sesta marcia disponibile a un basso regime di giri, consentendo di usarla per lunghi tratti, riducendo i consumi e aumentando la redditività.

I risultati finali sono davvero interessanti, con un possibile risparmio nel caso di un chilometraggio di 50mila km annui che va dai 250 ai 750 litri di carburante, che diventano da 750 a 2.250 quando invece si percorrono 150mila km. La variabile è dovuta alle abilità dei singoli conducenti, comparto che Mercedes-Benz non ha trascurato, attivando anche in Italia i corsi Eco Training specifici per veicoli commerciali. Già apprezzati da centinaia di utenti, soprattutto dalle flotte, partono da una prova pratica in cui viene confrontato un percorso compiuto normalmente dall'autista con il proprio stile di guida a uno eseguito seguendo i consigli dei formatori della Casa tedesca. Il risultato è subito evidente con risparmi in percentuali che possono facilmente raggiungere le due cifre. In pratica, il segreto sta nell'uso delle marce più adeguate e nel rispetto della Green Zone del contagiri, se si seguono correttamente tutte le indicazioni non soltanto diminuisce il consumo ma viene migliorata la media oraria a dimostrazione di come una guida aggressiva non serva a lavorare meglio, ma soltanto a consumare di più. Parte del corso è poi riservata all'utilizzo nella maniera migliore dei nuovi componenti che fanno parte del pacchetto BlueEFFICIENCY, senza trascurare particolari troppo spesso trascurati come la giusta pressione delle gomme.



In arrivo anche lo Sprinter alimentato a gas liquido

Uno solo l'obiettivo: risparmiare

ROMA - Nella sua continua ricerca delle migliori soluzioni per il risparmio energetico in tema di mobilità, Mercedes-Benz non poteva certo trascurare le alimentazioni alternative. Già da tempo è infatti in catalogo la versione a metano dello Sprinter a cui verrà ora affiancata quella a gas liquido.

Nel primo caso si tratta dello Sprinter NGT, che è stato inserito nel programma BlueEFFICIENCY e proposto in numerose versioni, oltre che con alimentazione mono o bivalente: in pratica nel primo caso si viaggia soltanto a metano, con a bordo soltanto un piccolo serbatoio di benzina utile per le emergenze, cioè nel caso non si dovesse trovare all'occorrenza un distributore di metano. Diverso il concetto della bivalente, con cui lo Sprinter ospita due serbatoi, uno a metano e uno a benzina, aumentando in maniera esponenziale il raggio d'azione senza bisogno di rifornimenti. In tutti e due i casi a far da base è un motore quattro cilindri a benzina, in grado di erogare una potenza di 156 cv e una coppia di 240 Nm, che ri-

spetta gli standard di emissione EEV. Di recente la gamma degli Sprinter NGT è stata incrementata, con l'aggiunta del doppia cabina e del Combi con trazione monovalente, con gli autotelai che potranno invece essere richiesti anche con pti di 3,5 e 4,25 tonnellate.

L'ultima aggiunta nel catalogo Mercedes è invece lo Sprinter LGT, cioè alimentato a gas liquido. La base è sempre la motorizzazione da 156 cavalli, alimentata nella versione standard da un serbatoio posizionato nella parte posteriore del veicolo, in grado di contenere fino a 76 litri di gas liquido, che garantiscono un'autonomia di circa 500 chilometri. Trattandosi di un mezzo ad alimentazione bivalente è presente anche un serbatoio di benzina da 100 litri. Questa versione, che sarà disponibile in Italia dai primi mesi del prossimo anno, verrà inizialmente proposta come furgone, Combi, autotelaio cabinato e doppia cabina, con passi di 3.665 e 4.325 millimetri. Il peso totale a terra per tutte le versioni sarà di 3,5 tonnellate.

instinct

Un marchio Daimler.

Ho spazio per tutto, tranne per i ritardi.

Il mio Van. Il nuovo Vito.

Nuovo Vito. L'affidabilità di cui vantarsi.

Consumi ridotti e più rispetto per l'ambiente grazie alle nuove motorizzazioni diesel CDI Euro 5 da 4 e 6 cilindri, al nuovo cambio meccanico ECO Gear e alla disponibilità del Pacchetto BlueEFFICIENCY. Motori da 70 kW (95CV) a 165 kW (224CV). P.T.T. da 2800 a 3200 kg secondo le versioni e volume di carico da 5,2 a 7,4 mc.

BLUE EFFICIENCY



Mercedes-Benz

FIAT PROFESSIONAL DOBLÒ NATURAL POWER

L'unico possibile limite per la versione alimentata a metano della più popolare tra le furgonette è rappresentato dalla rete di distribuzione del combustibile. Per il resto tutte le buone qualità della nuova gamma restano inalterate, con in più un cospicuo risparmio assicurato e una riduzione importante delle emissioni senza controindicazioni.



Il Principe d'Europa tutto verde

Mauro Zola

TORINO - La prima caratteristica che stupisce sul Nuovo Doblò a metano è la silenziosità del propulsore, tanto accentuata che al semaforo le prime volte bisogna tendere l'orecchio per assicurarsi che il motore non sia spento. Invece il 1.4 di nuova concezione è decisamente acceso, pronto a rispondere alle sollecitazioni dell'acceleratore. Se infatti del Nuovo Doblò conosciamo ormai bene gran parte delle caratteristiche, questo pro-

pulsore è una novità per la gamma Fiat Professional, un vero gioiello che abbina a una cilindrata contenuta una potenza, e quindi di conseguenza prestazioni, che potrebbero far pensare a una ben maggiore cubatura. Grazie all'aggiunta di un turbocompressore, con valvola Wastegate e Intercooler, si raggiungono infatti agevolmente i 120 cv e se pure la ripresa non è quella della versione 2.0 oppure del normale benzina, ci si destreggia senza troppi problemi nel traffico e si realizzano medie interessanti sui percorsi

autostradali. Il tutto, è bene evidenziarlo, consumando davvero poco e potendo contare sul prezzo del metano, decisamente più accessibile rispetto alla benzina o anche al gasolio.

La particolare procedura di rifornimento carburante non ci ha permesso di effettuare le nostre consuete rilevazioni, quindi per questa volta ci affidiamo ai dati ufficiali forniti dal costruttore: lasciando da parte il consumo chilometrico è più opportuno concentrarsi sul costo chilometrico, che secondo Fiat Professional è di 4,16 euro ogni

100 km. Fate un po' voi i conti della differenza rispetto a un normale Doblò a gasolio (tenendo conto che si tratta già di per sé di un mezzo piuttosto "risparmiato"). Per correttezza bisogna comunque evidenziare la carenza di distributori di metano, che affligge molte zone d'Italia, autostrade comprese. Quindi l'acquisto conviene (anche per il prezzo che Iva escluso è di appena 15.950 euro) ma soltanto se avete ben chiaro dove poi fare rifornimento. Altrimenti, come è successo a noi durante il giro di prova, vi trovate a percorrere lunghi tratti con la sola alimentazione a benzina; anche in questo caso il motore si dimostra parco e i consumi non eccedono il livello di guardia, ma sempre di benzina si tratta, con relativi prezzi.

Riguardo al funzionamento con doppia alimentazione il 1.4 T Jet si dimostra praticamente perfetto. Come di consueto l'avviamento avviene a benzina (quindi attenzione a non lasciar mai vuoto quel serbatoio) e poi l'alimentazione passa in automatico sul metano, operazione che non viene neppure avvertita da chi guida. Questo come tutti i più recenti motori Natural Power del Gruppo torinese è stato sviluppato per funzionare a metano e quindi chi si ricorda delle prestazioni sottotono delle passate generazioni dovrà ricredersi in fretta.

A parte la silenziosità di cui abbiamo già parlato è praticamente impossibile distinguere questo Doblò da uno che punta

su carburanti fossili. Un ulteriore vantaggio, in aggiunta a quello economico, è che viaggiando a metano si abbattano del 90 per cento le emissioni di ossidi di azoto rispetto a un corrispettivo diesel (del 50 per cento se lo confrontiamo con un benzina), degli idrocarburi incombusti del 75 per cento, della CO2 del 23 per cento. D'accordo, non sempre le motivazioni ecologiche da sole risultano abbastanza convincenti per chi su una furgonetta deve lavorare, ma se in più si risparmia e non ci sono controindicazioni, per-

ché non dare una mano anche all'ambiente?

Per quel che riguarda i rifornimenti l'impianto standard, adottato dalle versioni a passo corto, comprende quattro bombole, posizionate in modo che non si perda spazio nel vano posteriore.

Per il resto il Doblò a metano è la esatta controparte delle versioni già conosciute, il che vuol dire soprattutto un alto livello di comfort per quanto riguarda gli interni e le dotazioni. Che nel nostro caso comprendono anche il modello di Tom



La versione Natural Power mantiene inalterate tutte le ottime qualità del Doblò, carichi compresi.

La carta d'identità

Fiat Professional Doblò Natural Power

Configurazione - Furgone.

Motore 1.4 T Jet- Carburante: benzina/metano. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: turbocompressore con intercooler e valvola Wastegate. Distribuzione: 2 ACT, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: EEV. Cilindrata: 1.400 cc. Potenza max CE: 88 kW/120 Cv a 5.000 giri/min. Coppia max CE: 206 Nm a 3.000 giri/min.

Cambio - A sei marce + retromarcia.

Pneumatici - 185/65 R16.

Sospensioni - Anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson, con bracci oscillanti ancorati a traversa ausiliaria, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali e barra stabilizzatrice, posteriori a ruote indipendenti Bi Link, con molle a elica, ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice.

Freni - Anteriori a disco, posteriori a tamburo, ABS, EBD, ESP, Hill Holder, HBA, ASR.

Dimensioni - Passo 2.755 mm. Lunghezza massima 4.390 mm, altezza massima a vuoto 1.845 mm, larghezza massima 1.832 mm.

Vano di carico - Volume 3,4 metri cubi, lunghezza interna 1.820 mm, larghezza interna 1.714 mm (tra i passaruota 1.230 mm), altezza interna 1.305 mm, altezza piano di carico 545 mm.

Masse - M.T.T. 2.220 kg. Tara 1.310 kg. Portata utile 910 kg.

Serbatoio carburante - 95 litri metano, 22 litri benzina.



Fiat Professional dispone di una gamma Natural Power davvero completa

Dalla Panda Van al Ducato

TORINO - Con l'ingresso in listino del Nuovo Doblò a metano, Fiat Professional completa una gamma Natural Power che non ha oggi paragoni. Si va infatti dalla Panda in versione Van equipaggiata con un propulsore da 1.2 litri, lo stesso che, sempre a metano, è montato anche sulla Punto Natural Power. La Grande Punto propone invece una versione da 1.4 litri condivisa con il Fiorino Cargo che è sicuramente una delle versioni più gradite alla clientela. Al vertice della produzione sta poi il Ducato, che è fornito di un 3 litri da 136 cv.

Tanto impegno da parte del costruttore torinese è stato decisamente premiato dalla clientela, lo dimostrano i numeri dei modelli a metano, per di più costantemente in crescita: alle 9.300 immatricolazioni del 2009 fanno infatti seguito le 14.700 formalizzate nei primi sei mesi di que-



st'anno. Numeri che verranno certo rivitalizzati dopo l'arrivo in concessionaria di questa nuova versione del Doblò, best seller assoluto nella categoria delle multispazio, oltre che fresco vincitore ad Hannover del titolo di "Van of the Year", il secondo della sua breve storia.

Tom appositamente sviluppato per integrarsi con la multispazio torinese e che permette di controllare tutta una serie di funzioni tramite il touch screen dell'apparecchio, che può comunque essere staccato come nelle versioni after sale, evitando così fastidiosi tentativi di furto e potendo usarlo indipendentemente dalla vettura. Il resto della parte infotainment, cioè l'impianto radio e telefonia ben si sposa con l'elegante cruscotto e può essere facilmente comandato dal volante. Ne manca la presa Usb a lato del sedile del conducente, che completa una dotazione tecnologica ancora una volta senza rivali.

Buona la disposizione degli spazi all'interno dell'abitacolo, soprattutto per il numero di vani a disposizione, con il ciglione superiore abbastanza capiente da contenere sia documenti che eventuali "ferri del mestiere" (il Doblò è ormai da tempo il mezzo preferito tra gli artigiani); materiale più delicato può invece trovare posto nel cassetto a destra, che può inoltre essere chiuso a chiave. Completano il quadro gli ampi spazi nella pannellatura delle portiere, quello al centro del cruscotto e quello sotto il sedile del passeggero, che può essere ribaltato e fungere da pratico appoggio. Decisamente curato anche il vano di carico posteriore, che ai soliti ganci per il fissaggio del carico aggiunge una copertura di protezione in materiale plastico.

Della guida abbiamo in parte già detto, resta da aggiungere che il cambio è una meraviglia, pronto e preciso negli innesti anche a freddo, e che sono presenti alcune utili aggiunte, come ad esempio il Cruise Control, la cui leva di comando si trova in basso a sinistra del volante.

Le porte asimmetriche posteriori possono essere fissate sia a 90 che a 180° e il portellone scorrevole è di dimensioni sufficienti a permettere in carico di pacchi decisamente ingombranti. A proposito di carichi, le sospensioni Bi Link posteriori, una delle particolarità più apprezzate, hanno incrementato le possibilità del Nuovo Doblò, che mantiene ben 910 kg di carico utile (che possono diventare 980 nella versione a portata maggiorata), l'ennesimo record del modello. Che anche per volume di carico (3,2 metri cubi), anche in questa versione a passo corto, supera i diretti concorrenti.

I concorrenti



Citroën Berlingo First 1.4 BiEnergy M

Motore: 4 cilindri in linea, 1.360 cc, benzina: potenza 55 kW/75 cv da 5.500 giri/min, coppia 120 Nm da 3.400 giri/min, metano: potenza 50 kW/68 cv da 5.500 giri/min., coppia 110 Nm da 3.400 giri/min.
Passo: 2.693 mm, lunghezza 4.137 mm, volume 2,8 mc



Opel Combo 1.6 CNG

Motore: 4 cilindri in linea, 1.598 cc, potenza 69 kW/94 cv a 6.200 giri/min, coppia 140 Nm a 4.200 giri/min.
Passo: 2.716 mm, lunghezza 4.332 mm, volume 2,76 mc.



Peugeot Ranch Origin 190 C EcoMetano

Motore: 4 cilindri in linea, 1.360 cc, benzina: potenza 55 kW/75 cv da 5.500 giri/min, coppia 120 Nm da 3.400 giri/min, metano: potenza 50 kW/68 cv da 5.500 giri/min, coppia 110 Nm da 3.400 giri/min.
Passo: 2.693 mm, lunghezza 4.137 mm, volume 2,8 mc.



Renault Kangoo Express 1.6 GPL

Motore: 4 cilindri in linea, 1.598 cc, benzina: potenza 78 kW/105 cv da 5.500 giri/min, coppia 148 Nm a 3.750 giri/min., GPL: potenza 72 kW/100 cv da 5.500 giri/min, coppia 143 Nm a 3.750 giri/min.
Passo: 2.697 mm, lunghezza 4.213 mm, volume 3 mc.



Volkswagen Caddy 2.0 EcoFuel

Motore: 4 cilindri in linea, 1.984 cc, potenza 80 kW/109 cv da 5.400 giri/min, coppia 160 Nm a 3.500 giri/min.
Passo: 2.682 mm, lunghezza 4.405 mm, volume 3,2 mc.



Anche sul Doblò a metano, il vano di carico è molto curato, con ganci per il fissaggio e copertura di protezione in materiale plastico. Le porte asimmetriche possono essere fissate sia a 90 che a 180°.



CITROËN / CONTINUA CRESCITA CON I VEICOLI COMMERCIALI

Berlingo e Nemo tirano il successo del Double Chevron

Livio Azzariti

MILANO - Il mercato dei veicoli commerciali è in crescita, lo confermano i dati relativi ai primi nove mesi del 2010, in cui l'incremento rispetto all'anno precedente ha superato di poco il 10 per cento, anche se nel mese di settembre si è fatto un leggero passo indietro. Non molto in effetti se si considera il calo drastico che ha segnato la scorsa stagione. Per di più buona parte di tale crescita se la sono accaparrata i costruttori nazionali, lasciando la massa degli altri marchi a fare i conti con il periodo difficile. Fanno eccezione ancora una volta le Case francesi, che continuano a guadagnare quote in Italia, così come nel resto d'Europa. Un risultato frutto di una politica commerciale decisamente aggressiva e di una gamma di prodotti che si sposa molto bene con le esigenze del cliente medio italiano, che oggi è soprattutto attento ai costi, di acquisto ma anche di gestione.

Un buon esempio è Citroën, che a settembre ha fatto segnare un ulteriore dieci per cento di crescita immatricolando 1.163 veicoli commerciali (contro i 1.056 del 2009), e arrivando a sfiorare le diecimila unità: per la precisione sono 9.920, per quel che riguarda il periodo da gennaio a settembre, confer-

È un risultato frutto di una politica commerciale decisamente aggressiva e di una gamma di prodotti che si sposa molto bene con le esigenze del cliente medio italiano, che oggi più di ieri è soprattutto attento ai costi di acquisto ma anche di gestione, ai consumi e ai servizi di assistenza.

mandosi saldamente al secondo posto tra i costruttori stranieri dietro alla consorella Peugeot. A fare la differenza come dicevamo una politica attenta alla comunicazione già rivelatasi vincente per le autovetture del Double Chevron e che sta ri-

scuotendo successi anche per i mezzi da lavoro. Best seller per Citroën sono i veicoli più leggeri in gamma come la furgonetta Berlingo e la piccola multispazio Nemo. In particolare la prima, dopo il restyling avvenuto nel 2008, è in pianta stabile

tra i modelli più venduti del proprio segmento. Le agevolazioni per l'acquisto di furgoni alimentati a metano hanno inoltre prolungato la vita della generazione precedente, oggi chiamata Berlingo First, di cui rimane in listino la versione ali-

piano rispetto al Nuovo Berlingo che ha dalla sua diverse carte su cui puntare, come una maggiore capacità di carico che può arrivare fino a 3,7 metri cubi nella versione passo lungo e motori di nuova generazione dotati di filtro antiparticolato, la cui base è il 1.6 litri diesel, disponibile con una potenza massima di 75 oppure di 90 cv. L'esperienza di Citroën in questo settore è del resto tanto vasta. Sono stati proprio i progettisti del marchio francese a inventare il segmento delle multispazio, mettendo in produzione il Berlingo per sostituire il furgone cubo C15 che in Francia molti continuano a rimpiangere (e a cercare assiduamente nelle rivendite dell'usato) per la robustezza e il costo davvero contenuto.

Il passo successivo nel catalogo Citroën è rappresentato da Jumpy, frutto come il più capiente Jumper di un progetto comune tra Citroën, Peugeot e Fiat. Nonostante la categoria dei furgoni leggeri in Italia non faccia grandi numeri, stando stabilmente sotto le 2.500 unità, Jumpy riesce a realizzare una

styling risale al 2006. Si tratta di un classico modello con telaio scatolato, prodotto negli impianti marchigiani della Sevel, disponibile in una ricca gamma di versioni, con tre motorizzazioni. Si parte con il 2.2 litri di cilindrata con potenze di 100 e 120 cv, cui si aggiunge un tre litri decisamente performante, capace di sviluppare 160 cv a un regime di 3.500 giri/min e con una coppia di ben 400 Nm, disponibili già a partire dai 1.700 giri/min. Quest'ultima versione è disponibile anche con filtro antiparticolato. Oltre che nella classica configurazione furgonata, Jumper è disponibile direttamente nelle concessionarie Citroën come cassonato, sia a cabina singola che doppia, oltre che cabinato per possibili allestimenti.

NEMO AMA LA VITA URBANA

Un discorso a parte merita la furgonetta Nemo, ancora una volta progetto comune tra PSA Peugeot Citroën e il Gruppo Fiat, rivelatosi un successo oltre le aspettative. Con un volume di carico di 2,5 metri cubi e una lunghezza complessiva di 3.864 mm, Nemo si è dimostrata subito molto adatta per lavorare in città, dove si insinua agevolmente nel traffico pur mantenendo capacità da vero furgone, diventando così tra la scelta preferita degli artigiani così come dei piccoli corrieri. Attualmente la motorizzazioni sono soltanto due, un 1.4 benzina, più adatto alla versione per il tempo libero, uscita in un secondo tempo e risultata assai gradita sia in Francia che in Italia, e un 1.4 diesel Common rail, capace di sviluppare 70 cv.

Fanno parte del catalogo Citroën anche tutta una serie di van derivati da vetture di serie, come la C3 e la C4, che se pure rappresentano una fetta minore del mercato, provvedono a coprire quelle nicchie utili in periodi difficili, oltre a versioni autocarro di altri modelli, come la monovolume C3 Picasso, la Grand Picasso C4 e perfino il SUV C-Crosser.

In tutti questi casi i modelli mantengono i posti per tutti i passeggeri, unendo alla praticità la possibilità di interessanti sgravi fiscali. Si tratta in questo caso di un mercato in calo che però negli anni passati ha avuto dei picchi interessanti che Citroën è riuscita a sfruttare.



In attesa di una C-Zero in versione da lavoro

Irrompe il Berlingo Elettrico

HANNOVER - Non approderà mai in Italia ma la versione elettrica di Berlingo, vista in forma statica al recente Salone di Hannover, vale comunque un po' di attenzione. A motorizzarla ha pensato la Venturi Automobiles, costruttore transalpino specializzato proprio in trasformazioni elettriche. A ordinare il primo quantitativo e quindi in pratica a sbloccare lo sviluppo del modello è stata la commessa assegnata a Citroën da La Poste, il servizio postale francese che, dopo un primo periodo di test, ha deciso di commissionare 250 esemplari di Berlingo in versione elettrica che verranno consegnati quest'anno.

Il risultato più interessante della trasformazione è che, nonostante il cambio radicale della catena cinematica, Berlingo mantiene un carico utile di 500 kg e un volume utile posteriore di 3 metri cubi. Il motore è un trifase asincrono, capace di sviluppare 42 kW, che garantisce alla furgonetta ecologica un'autonomia di 100 km e una velocità massima di 110 km/h. Per ricaricare la batteria per l'80 per cento della potenza massima occorrono circa 5 ore, e questo in effetti



resta l'unico limite di queste applicazioni.

In pratica, come ha spiegato Gildo Pallanca Pastor, Presidente della Venturi Automobiles, Berlingo Elettrico ha rappresentato un passo importante per Citroën, che in virtù di questa sperimentazione può orientare la propria attenzione verso veicoli da distribuzione sostenibili. Non a caso la C-Zero, che di Berlingo Elettrico può essere considerata un ideale proseguimento, potrà contare anche su una versione da trasporto.



È completa la gamma Citroën che comprende Berlingo e Nemo (in alto da sinistra), Jumpy (in centro) e Jumper (sopra).

mentata con il quattro cilindri a metano, in grado di sviluppare 68 cv, una soluzione ben collaudata sotto il profilo tecnico e decisamente interessante sotto quello economico. Naturalmente la fine degli incentivi ha riportato la First in secondo

buona quota del mercato, grazie alla versatilità della gamma che prevede due passi, due altezze e anche una versione pianale cabinato. Completa la gamma dei commerciali di maggiori dimensioni Jumper, un furgone multifunzione il cui ultimo re-

GAMMA VEICOLI COMMERCIALI CITROËN "APPROVATA TUTTOTRASPORTI". UN'OFFERTA COSÌ PUOI SCEGLIERLA A SCATOLA CHIUSA.



CITROËN NEMO
volume di carico
fino a 2,8 m³

CITROËN BERLINGO
volume di carico
fino a 4,1 m³

CITROËN JUMPY
volume di carico
fino a 7 m³

CITROËN JUMPER
volume di carico
fino a 17 m³



Per la prima volta Citroën e tuttoTrasporti insieme per offrirti un'operazione assolutamente innovativa:
Gamma veicoli commerciali Citroën "Approvata tuttoTrasporti".



- ECOLOGIA - Fap
- SICUREZZA - Esp
- ZERO PENSIERI - 5 anni di garanzia
- LUNGIMIRANZA - Al 4° anno valutazione del 10% in più rispetto alla quotazione della banca dati Quattroruote/tuttoTrasporti.

SCOPRILA GRAZIE ALLA COLLABORAZIONE DEI CONCESSIONARI CITROËN.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



VOLKSWAGEN VEICOLI COMMERCIALI / AMAROK IN ITALIA DALL'INIZIO DEL 2011

Marco Chinicò

VERONA - Arriverà in Italia all'inizio del prossimo anno con l'ambizione di rivoluzionare il segmento dei pick up. Stiamo parlando dell'Amarok, ultimo acquisto della famiglia dei veicoli commerciali Volkswagen, che ha fatto parlare di sé anche in occasione dell'ultimo Salone di Hannover dove è stata presentata la versione a cabina singola che si affianca alla doppia cabina. Versatile come si conviene a un veicolo di questa tipologia, Amarok è adatto sia per il lavoro che per il tempo libero. Punto di forza sono i motori diesel TDI, tutti a iniezione diretta: al lancio sarà disponibile l'unità 2.0 BiTDI da 120 kW/163 cv, a cui farà seguito il 2.0 TDI da 90 kW/122 cv. Entrambi sono abbinati a un cambio manuale a sei marce. Amarok offre livelli di sicurezza e comfort paragonabili a quelli di autovetture di segmento superiore, con in più le doti di solidità e robustezza intrinseche alla sua natura.

Volkswagen ha implementato nell'Amarok molte tecnologie che fanno il loro ingresso per la prima volta nel segmento dei pick up di medie dimensioni. È il caso del già menzionato motore bi-turbo, con sistema di trazione integrale permanente 4Motion e differenziale Torsen. Amarok inizia la sua avventura sui mercati europei in versione doppia cabina quattro porte, con la possibilità di ospitare a bordo cinque persone. Nel corso del 2011 sarà disponibile anche la versione cabina singola due porte e due passeggeri dotata di cassone più lungo, 2.205 mm, 65 cm in più.

AMPI SPAZI DA SFRUTTARE

Sull'Amarok cabina singola è dunque possibile trasportare due europallet, caricati trasversalmente uno in fila all'altro, disponendo ancora di 60 cm di lunghezza di carico utili. A fronte di un'immutata distanza tra i passaruota rispetto alla versione doppia cabina (1.222 mm) si ottiene una superficie di carico di ben 3,57 metri quadrati. La cabina singola è particolarmente lunga, a beneficio del comfort dei passeggeri, e consente di caricare oggetti utili anche dietro i due sedili. L'Amarok a cabina singola monta le stesse motorizzazioni del fratello a doppia cabina. La trazione può essere 4x2 posteriore o 4x4 inseribile 4Motion e, per entrambi i casi, può essere richiesto il bloccaggio del differenziale sull'asse posteriore. L'ammortizzazione Heavy Duty dutta un carico massimo fino a 1,26 tonnellate. Tra le dotazioni di sicurezza, sono previsti di serie l'ESP, airbag frontali per guidatore e passeggero nonché airbag laterali.

L'Amarok a doppia cabina non è da meno. Il cassone è il più ampio della sua classe, con 1.555 mm di lunghezza e 1.620 di larghezza, per una superficie complessiva di 2,52 metri quadrati. Sul cassone è possibile caricare trasversalmente un europallet. Grazie a un'altezza di carico di 780 mm e a un carico utile fino a 1,15 t, l'Amarok doppia cabina consente di trasportare facilmente attrezzature sportive (anche quad) nonché macchinari ingombranti. La capacità di traino arriva fino a 2,8 t.

Lungo 5.254 mm, largo

La nuova legge dei pick up



Versatile come si conviene a un veicolo di questo tipo, adatto per il lavoro ma anche per il tempo libero, Amarok è un pick up di medie dimensioni dalla grande capacità di carico e i consumi contenuti. Al recente Salone di Hannover è stata intanto presentata la versione a cabina singola che andrà ad affiancare la doppia cabina nel corso del prossimo anno.



Nuovo linguaggio del design Volkswagen per Amarok: c'è continuità visiva tra gruppi ottici orizzontali e griglia del radiatore.

1.944 mm, alto 1.834 mm e con un passo di 3.095 mm, Amarok rispecchia il nuovo linguaggio del design Volkswagen, che predilige le linee orizzontali. Uno degli elementi più caratterizzanti del modello è la continuità visiva creata da gruppi ottici orizzontali e griglia del radiatore. L'aspetto muscoloso di fiancate e cofano motore è tipica di un pick up. Sulla sponda posteriore, i gruppi ottici denotano un carattere distintivo.

Il quattro cilindri 2.0 BiTDI da 163 cv a iniezione diretta e con due turbocompressori garantisce consumi contenuti a 7,6 litri/100 km in configurazione trazione posteriore 4x2. Le emissioni di CO2 sono pari a 199 g/km. Il dato sulla velocità massima è di 182 km/h e l'accelerazione 0-100 km/h avviene in 10,8 secondi. La seconda motorizzazione offerta è sempre un quattro cilindri TDI, con un turbocompressore a geometria variabile e potenza di 122 cv. Questo TDI compatto assicura consumi di soli 7,5 litri/100 km nel ciclo combinato (trazione posteriore) ed emissioni di CO2 ancora sotto la soglia dei 200 g/km (198 g/km sempre con trazione posteriore). Questi turbodiesel soddisfano i requisiti Euro 5. Per en-

trambi, inoltre, l'autonomia è superiore ai 1.000 km.

NESSUN PROBLEMA DI TRAZIONE

A disposizione dei clienti di Amarok doppia cabina ci sono tre diversi sistemi di trazione: integrale 4Motion permanente o inseribile e trazione posteriore (4x2). L'Amarok 4Motion con trazione integrale inseribile è contraddistinto dal numero "4" rosso: adotta una soluzione ampiamente collaudata nel segmento dei pick up, costituita da

un differenziale rigido che si inserisce alla semplice pressione di un pulsante per il trasferimento ottimale della trazione agli assi. Nelle situazioni più estreme, le marce ridotte consentono di affrontare senza problemi i percorsi off-road o pendenze del 100 per cento con veicolo inclinato di 45 gradi a pieno carico. L'Amarok 4Motion contraddistinto dal numero "4" nero è dotato di trazione integrale permanente. Sfrutta i vantaggi della trazione integrale per assicurare una dinamica di marcia superiore anche su stra-

de asfaltate. Il differenziale Torsen consente una ripartizione variabile delle forze di trazione tra l'asse anteriore e quello posteriore. Di base, la trazione viene ripartita nel rapporto 40:60. Tutti i sistemi di trazione prevedono inoltre il bloccaggio elettronico del differenziale con funzione di frenata automatica al fine di ottimizzare la tenuta in presenza di diversi fondi stradali. Come optional può essere richiesto anche un bloccaggio del differenziale posteriore di tipo meccanico, particolarmente indicato per le condizio-

ni di marcia più estreme.

Su Amarok doppia cabina sono di serie airbag per guidatore e passeggero anteriore e airbag per testa e torace. Anche l'ESP è standard. Su tutte le versioni con predisposizione per il traino di rimorchi, l'ESP comprende anche il sistema di stabilizzazione del rimorchio. Un'altra funzione che contribuisce alla sicurezza a bordo è la "Modalità Off-road" che si attiva semplicemente premendo un pulsante, ed è disponibile fino a una velocità di 100 km/h. In questa modalità, il sistema ESP, il bloccaggio elettronico del differenziale (EDL), il controllo della trazione (ASR) e il sistema antibloccaggio ruote (ABS) vengono appositamente adattati per affrontare al meglio i percorsi fuoristrada. Quando la "Modalità Off-road" è attiva a una velocità inferiore ai 30 km/h, si attiva anche il sistema "Hill Descent Assist" che consente di mantenere costante la velocità del veicolo su discese a forte pendenza con frenate mirate. Per la prima volta in questa categoria, attivando l'"Hill Descent Assist", il guidatore può adattare individualmente la velocità del veicolo alla situazione di guida accelerando o frenando, anche quando la vettura è in folle.

DOTAZIONI AUTOMOBILISTICHE

In Italia, Amarok doppia cabina verrà offerto in allestimenti Trendline e Highline, con dotazioni di livello automobilistico. Nella scelta della clientela, le previsioni per quanto riguarda la trazione sono: 5 per cento 4x2 posteriore, 30 per cento 4x4 inseribile 4Motion e 65 per cento 4x4 permanente 4Motion. La trazione 4x4 permanente 4Motion è a disposizione esclusivamente della versione doppia cabina.

Amarok porta la filosofia pick up nel cuore dell'Europa

Il lupo è pronto a cacciare

VERONA - Volkswagen Veicoli Commerciali lancia la sua sfida al segmento dei pick up di medie dimensioni. Amarok è il quinto modello della gamma commerciali del costruttore tedesco dopo T5, Caddy, Crafter e Saveiro. In America, il termine "mid-size" (medie dimensioni) viene comunemente usato per indicare veicoli che superano i cinque metri di lunghezza e appartengono alla classe da 1 tonnellata. Ogni anno, vengono immatricolati circa due milioni di nuovi veicoli di questa categoria. Numeri da capogiro che hanno spin-

to la Volkswagen Veicoli Commerciali a credere nell'Amarok come una valida opportunità di espansione nel mercato. Prodotto nello stabilimento di Pachecho, nei pressi di Buenos Aires, Amarok ha un nome che è stato appositamente scelto per poter essere utilizzato a livello internazionale. Nella lingua degli Inuit del Canada del Nord e della Groenlandia, "Amarok" significa lupo. Il pick up è un veicolo molto flessibile che svolge sia le funzioni di mezzo da lavoro che quelle per il tempo libero ed è molto popolare in Nord e in Sud America, in Australia, Africa e Asia. Come primo pick up di medie dimensioni realizzato da un grande costruttore europeo, questa nuova serie di modelli assumerà un ruolo chiave nella strategia di crescita del Gruppo Volkswagen. Nel 2008, Volkswagen Veicoli Commerciali ha presentato al Salone di Hannover un'anteprima dell'odierno Amarok sotto forma di prototipo. Questo esemplare, configurato come moderno mezzo di soccorso per recuperare i nuotatori in difficoltà nell'operazione "SAR" (Ricerca e Salvataggio), presentava già tutti gli elementi chiave della versione definitiva. Modello che segna nuovi parametri in termini di contenimento dei consumi, emissioni ridotte, comfort e sicurezza. Amarok non è solo un mezzo da lavoro ma è anche adatto per l'impiego quotidiano grazie all'ampio piano di carico e al maggior carico utile. Grazie a questa versatilità, unitamente alle soluzioni di trazione tecnologicamente avanzate, Amarok saprà farsi apprezzare anche in Europa.



SEMPRE ALLA RICERCA DI UNA NUOVA IMPRESA. LA TUA.



Nuovo Doblò Cargo. Perfetto per qualunque lavoro, ma non per un lavoro qualunque.

Una giuria internazionale di giornalisti specializzati lo ha premiato Miglior Furgone d'Europa 2011. Nuovo Doblò Cargo è sempre di più il veicolo commerciale dei record:

- record nella capacità di carico: fino a 4,6 m³ di volume e 1 tonnellata di portata
- record nell'ecologia: unico nel segmento con motori Euro 5 con Start & Stop e DPF
- record nei consumi: solo 4,8 litri ogni 100 km con il 1.3 Multijet II Euro 5
- record nel comfort e nella sicurezza di guida: unico nel segmento con sospensioni bi-link.

Lubrificanti originali

PETRONAS
SELENIA

www.fiatprofessional.it



PROFESSIONAL

VOLKSWAGEN / ANCORA PIÙ COMPETITIVO IL NUOVO CADDY

Più bello, curato ed efficiente

Nils Ricky

FRANCOFORTE - Più bello, più curato, più efficiente, in una parola: migliore. Questo è il nuovo Caddy secondo Volkswagen, che ha puntato molto sulla sua multispazio da lavoro, diventata in breve tempo il best seller del costruttore tedesco, capace di conquistare più del 20 per cento del mercato europeo in un segmento molto affollato e competitivo. Un risultato che secondo la Casa verrà ulteriormente rivisto in meglio dopo che sarà iniziata la commercializzazione (il che è avvenuto il mese scorso) di questa nuova versione profondamente modificata. L'unico punto che non è stato toccato riguarda le dimensioni esterne che sono rimaste praticamente le stesse della precedente versione sia per quanto riguarda il Caddy normale che la versione Maxi.

È invece stato totalmente modificato il frontale, che assume linee comuni con la nuova generazione del Transporter e anche con quello del pick up Amarok, ultima aggiunta a un pacchetto di veicoli commerciali che potrebbe portare al costruttore ottimi risultati.

Il frutto di tale sforzo nel comparto design è un'indiscutibile aria di famiglia, grazie soprattutto alla calandra del radiatore, al centro della quale sta in bella evidenza il logo Volkswagen e al nuovo paraurti. In basso trovano posto, ma sono un optional, i fendinebbia. Nuovi anche il cofano e i parafranghi, così come la fanaleria posteriore, con la parte laterale del Caddy che è ora caratterizzata dalle scolpiture che partono proprio dai fari per arrivare ai montanti anteriori.

INTERNI IMPREZIOSITI

Per gli interni, dato che si partiva già da una base molto buona, sono stati necessari pochi ritocchi, come ad esempio per i rivestimenti. Il resto dipende dai vari allestimenti, che sono ora suddivisi in tre fasce, riprendendo le differenziazioni già utilizzate per le vetture del marchio. Si parte dunque dall'allestimento Startline, che già prevede dotazioni come la chiusura centralizzata con telecomando, copricerchi e piantone dello sterzo regolabile in altezza. Con la Trendline, oltre a migliorie estetiche, si aggiungono particolari importanti per chi lavora, come il cassetto portaoggetti con serratura, il sedile del conducente regolabile in altezza, gli specchietti di cortesia sulle alette parasole, le reti portaoggetti e il cassetto scorrevole sotto il sedile del passeggero.

Al top sta l'allestimento Comfortline, impreziosito da particolari come il bracciolo anteriore, da cassette sotto entrambi i sedili, dal regolatore automatico di velocità, dai sensori pioggia e per l'accensione automatica dei fari, oltre che da un sistema radio più efficace.

Sempre per quanto riguarda



Profondamente rinnovato nei contenuti stilistici e funzionali ma anche in fatto di motorizzazioni, il più piccolo dei veicoli commerciali della Casa di Wolfsburg si dota di nuove chances per continuare a recitare il ruolo di affermato e fortemente competitivo protagonista nell'affollato mondo delle multispazio dedicate al lavoro.

Sette propulsori all'insegna di bassi consumi ed emissioni

Quattro nuovi motori diesel

FRANCOFORTE - Uno dei settori su cui Volkswagen ha più lavorato per migliorare dotazioni e prestazioni del Nuovo Caddy è quello dei propulsori. Che sono nuovi in sei casi su sette, con soltanto il motore a metano, il 2 litri EcoFuel, che è stato ereditato dalla generazione precedente. Nuovi invece i quattro motori a gasolio, che partono da una meccanica completamente diversa, che si esplicita nella sostituzione del classico sistema pompa-iniettore tanto usato dal costruttore tedesco con il più consueto, almeno oggi, Common Rail, con quindi il carburante che viene iniettato direttamente nelle camere di combustione, il tutto regolato da iniettori piezoelettrici che garantiscono la massima precisione nel dosaggio. A tutti è inoltre stato aggiunto di serie il filtro antiparticolato e la possibilità di essere ulteriormente ottimizzati nella ver-

sione BlueMotion Technology, e cioè con start&stop, dispositivo per il recupero dell'energia frenante, passaruota aerodinamici, pneumatici con minore resistenza al rotolamento e assistente alle partenze in salita di serie, per una riduzione dei consumi e di conseguenza delle emissioni nocive. Inoltre, i due propulsori di minore cilindrata (entrambi basati sul 1.6 litri, ma con potenze differenziate) sono stati, come i corrispettivi a benzina, oggetto di un trattamento downsizing, cioè è stata ridotta la cilindrata salvaguardando potenza e prestazioni agendo sulle parti meccaniche, migliorando turbocompressione e iniezione diretta. Il risultato è una coppia di propulsori con cilindrata di 1.598 cc, con il primo che arriva a sviluppare 75 cv con una coppia massima di 225 Nm, che secondo i dati forniti dal costruttore gli permette di arrivare a 151 km/h e nella versione BlueMotion Technology ferma i consumi a 5,2 litri per 100 km. Ancora meglio fa la versione da 102 cv, la cui coppia arriva ai 250 Nm a partire dai 1.500 giri/min, che sempre in configurazione ottimizzata riesce a realizzare un risultato eccellente: 4,9 litri, sempre per 100 km. Le prestazioni in questo caso vedono la velocità massima arrivare ai 170 km/h.

La stessa velocità, ma con una accelerazione che da 0 a 100 km/h richiede appena 12,2 secondi, è quanto fa segnare il primo dei due motori da 1.998 cc, la cui potenza è di 110 cv, la coppia di 280 Nm a partire dai 1.750 giri/min, il consumo di 6,4 litri per 100 km, non molto se si considera che questo motore viene fornito sempre in abbinamento con la trazione integrale 4Motion. Al vertice delle motorizzazioni per il Nuovo Caddy sta il 2 litri da 140 cv, con coppia di 320 Nm a 1.500 giri/min. Anche in questo caso i consumi sono eccellenti: 5,9 litri per 100 km (con emissioni pari a 155 g/km di CO₂), abbinati a prestazioni di rilievo, come una velocità massima di 186 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 10 secondi.

L'operazione di downsizing ha coinvolto come già detto anche i due motori a benzina, la cui cilindrata è infatti di appena 1.2 litri. Grazie a un turbocompressore e iniezione diretta, il primo dei due TSI sviluppa 86 cv, il più potente 105; in particolare quest'ultimo, rispetto a quello di pari potenza adottato fino a ora, risparmia il 21 per cento di benzina, arrivando a 6,6 litri per 100 km. Naturalmente in questo caso si tratta di soluzioni più adatte alla versione autovettura e poco interessanti per gli utenti professionali.





Il vano di carico è uno dei punti di forza del nuovo Volkswagen Caddy, che si fa apprezzare anche per tante altre qualità, compresa la possibilità di disporre della trazione integrale 4Motion.

motorizzazioni e rinnovati alcuni fondamentali particolari meccanici, come l'ESP, che adesso è di serie su tutte le versioni, o il servosterzo elettromeccanico, che rende il contatto con il volante (anche questo nuovo, a tre razze, facilmente regolabile per conducenti di ogni statura) più diretto e la guida più rilassata.

Al normale cambio manuale a cinque marce (a sei per i propulsori con maggiore potenza) si aggiungono ben due versioni del cambio automatico con doppia frizione DSG: la prima a sette rapporti può essere scelta come optional per i motori meno potenti (in questo caso si tratta di due frizioni a secco, sviluppate per rendere al meglio se abbinate a propulsori con coppia fino a 250 Nm), mentre per il modello più performante, il DSG conta su due frizioni a bagno d'olio, i rap-

porti diventano sei e così il funzionamento trova la sua massima espressione con motori capaci di sviluppare coppie fino a 350 cv.

FURGONETTA A TRAZIONE INTEGRALE

Non è una novità, ma il fatto che il Caddy sia l'unica furgonetta a disporre della trazione integrale, molto apprezzata in alcune zone d'Italia, può essere senza dubbio considerato un valore aggiunto. La 4Motion poi non è una semplice trazione a quattro ruote motrici: grazie alla frizione elettroidraulica Haldex a bagno d'olio, la coppia di trazione può essere indirizzata là dove serve, anche totalmente sull'asse posteriore in caso di necessità, pur se si parte sempre con una maggior motricità concentrata sull'anteriore.

INTERVISTA / Andrea Pederzoli, Direttore Volkswagen Veicoli Commerciali in Italia

“La rete entusiasta del nuovo Caddy”

FRANCOFORTE - Le ambizioni per il nuovo Caddy sono tante sia in Europa che in Italia. Dove Andrea Pederzoli, Direttore di marca Volkswagen Veicoli Commerciali per la Penisola, ipotizza: “Un aumento a due cifre delle vendite, diciamo del 10 per cento. Come quota di mercato attualmente siamo fermi al 6 per cento ma credo potremo aumentarla di qualche punto senza troppe difficoltà”. Mercato che decolla quindi, con una particolarità: “Cresce soprattutto la versione per il trasporto persone - prosegue il manager - che attualmente comprende il 40-45 per cento del totale dei Caddy venduti. Una tendenza che viste le caratteristiche di base



Andrea Pederzoli Direttore Volkswagen Veicoli Commerciali per l'Italia.

verrà confermata con questa nuova versione”.

Al successo del Nuovo Caddy contribuiranno le nuove motorizzazioni. “Che ci permetteranno di non avvertire il calo fisiologico del metano dopo la fine degli incentivi. Già oggi la versione EcoFuel è tornata ad assestarsi su di un normale 10-15 per cento”. Il nuovo veicolo è già in vendita dal settembre scorso. “Con grande soddisfazione della rete - sancisce Pederzoli - che è rimasta piacevolmente sorpresa dal livello raggiunto dal Nuovo Caddy e l'ha accolto con entusiasmo. Anche per il prezzo, che con tutte le innovazioni che abbiamo legato alla nuova versione è cresciuto appena dello 0,5 per cento”.

Partendo da queste basi le aspettative per il reparto veicoli da lavoro del costruttore sono davvero alte. “E giustificate dai tre nuovi prodotti lanciati di recente, il T5, l'Amarok e il Caddy, che in pratica ci danno la garanzia di una gamma attuale e competitiva. Grazie a questo crediamo di poter diventare i leader del mercato dopo il costruttore nazionale. Puntando anche molto sulla professionalità dei settanta dealer Volkswagen che hanno il mandato per i veicoli commerciali”.

Al volante del nuovo Volkswagen Caddy come in una berlina di classe superiore

Comfort e allestimenti da vera automobile

FRANCOFORTE - Che il Caddy fosse, tra le furgonette oggi in commercio, quella che più, per qualità degli allestimenti e cura dell'abitacolo, puntasse sul comfort di guida era assodato. Ancora più oggi che tale comfort non è soltanto quello di un'automobile qualunque ma di una berlina di classe. Abbiamo potuto verificare questa evoluzione alla prova dei fatti, che nel nostro caso è consistita in una prova di guida su strada lungo le statali e autostrade che circondano Francoforte. Due i modelli che abbiamo avuto modo di testare: nel primo caso una versione standard, equipaggiata con il nuovo propulsore Common Rail da 1.6 litri nella sua configurazione da 102 cv, nel secondo una invece dotata del 2 litri da 110 cv, abbinato alla trazione 4Motion e al cambio manuale a sei rapporti, uno dei modelli di punta della serie, riservato a una nicchia di utilizzatori almeno nella sua versione da lavoro.

Iniziamo dunque con una delle versioni più diffuse, dato che la potenza è adeguata a muovere agevolmente un mezzo come il Caddy, soprattutto a pieno carico, e anche l'allestimento è il Trendline, cioè ancora una volta la via di mezzo, già molto comoda. Il primo impatto con l'abitacolo, che è da sempre uno dei punti di forza del Caddy, è molto positivo. In questa nuova versione sono stati rivisti le coperture sia dei sedili che del cruscotto, che danno una volta di più la sensazione di trovarsi su di una vettura di classe superiore. Non mancano naturalmente spazi adeguati per le esigenze di chi sul mezzo lavora, come uno scomparto che può essere chiuso a chiave o una retina portatutto, molto pratica per attrezzi che devono essere a disposizione velocemente.

Dopo aver messo in moto a stupire subito è lo sterzo, dotato di un ritorno “attivo” che, senza essere troppo invadente, aiuta a riallineare senza sforzi la furgonetta. Un intervento dicevamo discreto ma che si avverte, regalando precisione e una leggerezza dovuta al servosterzo elettromeccanico che sarà certamente gradita a chi deve passare ore al volante. Altro particolare importante è l'adozione, di serie, quindi con ogni allestimento, del sistema ESP, di cui è perfino superfluo ricordare le qualità. Certo è che in condizioni di asfalto bagnato e con superficie piuttosto ro-

vinata, come succede anche in Germania quando si esce dalle arterie principali, poter disporre dell'antislittamento, in abbinata con i freni a dischi di ottime dimensioni che equipaggiano il Nuovo Caddy regala una piacevole sensazione di sicurezza. Passando al propulsore, non si tratta di un'aggiunta che fa della brillantezza la sua arma vincente: avendo lavorato del resto molto sulla gestione dei consumi era sbagliato aspettarsi prestazioni sportive. Il Caddy è tra le furgonette una di quelle con le dimensioni più generose, il che rende i 102 cv la base da cui partire se si prevedono viaggi di una certa lunghezza, oppure con gran parte del percorso con salite impegnative. In questo caso lavorando bene con il cambio manuale a cinque marce, di serie su tutti i modelli da 1.6 litri, si possono sia mantenere medie interessanti sia salvaguardare i consumi.

Molto cambia invece con la nostra seconda presa di contatto,



che vede protagonista la versione forse più interessante tra quelle che compongono la gamma van del Nuovo Caddy: si tratta infatti di quella motorizzata dal 2 litri da 110 cv con in più la trazione 4Motion (l'unica soluzione possibile con questa motorizzazione) e il cambio a sei marce, anche se avremmo preferito avere a disposizione l'automatico a doppia frizione DSG nella sua versione a sette marce, che a differenza del sei marce riservata al più potente 140 cv, è possibile avere in abbinamento con il Caddy 1.6. Si tratta di una soluzione “a secco”, particolarmente adatta per funzionare in simbiosi con motori non particolarmente potenti, privilegiandone quindi le doti di regolarità e di ripresa.

In realtà, dimenticando per un momento le esigenze di una guida al risparmio, ci siamo comunque divertiti parecchio con questo Caddy. Il motore è davvero brillante, i cavalli si sentono tutti (sembrano molti più di 8 quelli che lo differenziano dal modello che abbiamo descritto in precedenza) e donano non soltanto momenti di divertimento, ma soprattutto una ripresa eccellente, ben coadiuvata dal cambio, che ha una buona spaziatura delle marce, con la prima corta e una sesta lunga, risulta inoltre facile da azionare, tanto da non far avvertire il minimo ritardo nell'inserimento delle marce. La trazione poi, abbinata al già citato ESP, è in grado di regalare ulteriore sicurezza, senza per questo modificare il comportamento del veicolo, la 4Motion pur essendo una trazione integrale permanente, è infatti comandata da una frizione regolazione elettronica che regola la ripartizione tra i due assi. Il risultato è un mezzo più sicuro ma che a un guidatore distratto sembra funzionare come un normale trazione anteriore. L'allestimento di questo modello era il Comfortline, cioè al vertice dell'offerta Volkswagen, con interni ancora più curati e un impianto per la navigazione eccellente, che prende dal collegamento con la rete GPRS informazioni in tempo reale sul traffico e su eventuali lavori stradali, un'opzione che può rivelarsi particolarmente utile in città per non trovarsi di fronte a blocchi improvvisi con conseguenti perdite di tempo.

Non abbiamo descritto nel dettaglio il vano di carico perché sia nelle dimensioni che nell'allestimento è rimasto praticamente invariato rispetto alla versione precedente del modello.

GIUSEPPE PANTANO

LCV SALES & MARKETING DIRECTOR NISSAN ITALIA

“Questa la strategia Nissan per vincere”

Paolo Altieri

CAPENA - Il piano predisposto nel 1998 da Nissan Motor Company prevede la produzione e vendita nel mondo nel 2013 di 1.000.000 di veicoli commerciali. Crisi o non crisi è un traguardo che i vertici del colosso nipponico non vogliono assolutamente mancare nella convinzione che i veicoli da lavoro, insieme alle auto, costituiscono un'attività strategica per il consolidamento e lo sviluppo dell'azienda nel futuro. Il mercato italiano è chiamato a dare il suo importante contributo con un volume di 10mila veicoli nel 2013 contro i 7mila che verranno immatricolati quest'anno. A guidare l'offensiva Nissan in Italia con i veicoli commerciali è stato chiamato nel maggio scorso Giuseppe Pantano, romano, 47 anni, sposato, due figli (Vittorio di 15 anni e Viola di 11), laureato in Economia e Commercio all'Università "La Sapienza", sportivo di "fede" romanista ma anche praticante con gli sci, la racchetta da tennis e a calcetto.

IMPORTANTI ESPERIENZE

“Sono davvero molto contento di questo incarico, che costituisce per me un'esperienza nuova ma che trovo molto stimolante”, esordisce Giuseppe Pantano. In Nissan il neo LCV Sales & Marketing Director era arrivato nel 1995 dopo una precedente esperienza maturata presso Ford Credit. In questi cinque anni ha potuto sintonizzarsi e calarsi profondamente nella realtà Nissan partendo dall'esperienza di zone manager per poi occuparsi di processi di vendita, di pianificazione, di management, di gestione del prodotto, “esperienze - dice - che mi hanno consentito di conoscere nelle più complete sfaccettature la realtà interna ed esterna dell'azienda e che oggi sono sicuro di poter mettere a frutto

Il nuovo timoniere per i veicoli commerciali Nissan, a capo di una piccola pattuglia d'assalto, si dice convinto di poter dare un importante impulso alla vendita dell'NV200 e dei suoi “fratelli” maggiori in linea con gli ambiziosi programmi della Casa nipponica nel settore dei veicoli commerciali. Nuovi prodotti in arrivo e nuove strategie di vendita e assistenza.

anche nel particolare settore dei veicoli commerciali”.

È ben consapevole, Giuseppe Pantano, che quello dei veicoli commerciali è un mondo nettamente differente da quello dell'automobile. “Sotto un certo profilo - sottolinea - anche più interessante e coinvolgente in quanto i nostri interlocutori finali, i clienti, sono dei professionisti che chiedono non solo veicoli affidabili e capaci di garantire la migliore redditività ma anche e in eguale misura interlocutori altrettanto professionali sia nel momento dell'acquisto del veicolo sia soprattutto per quanto riguarda l'assistenza. Chi compra un veicolo da lavoro, infatti, vuole avere la tranquillità di rivolgersi a persone che sappiano consigliarlo al meglio, che sappia tener conto delle sue precise esigenze lavorative, che sappia aiutarlo con utili strumenti finanziari e di garanzia e che, quando dovesse avere problemi di assistenza, possa contare non solo sulla rapidità dell'intervento ma anche sulla chiarezza dei costi. In pratica, chi vende e assiste un veicolo commerciale deve proporsi come un vero e proprio leale partner nei confronti del cliente, conditio sine qua non per godere della sua completa fiducia, che poi è alla base della

fedeltà al marchio”.

La direzione della vendita e marketing di veicoli commerciali è un'attività integrata in Nissan Italia ma che riporta direttamente alla Business Unit LVC di Nissan Europe. Giuseppe Pantano guida una piccola pattuglia che vede Giovanni De Angelis nel ruolo di sales & fleet manager, Marco Mannocchi in quello di marketing, Lorenzo Pisarra in quello di key account ai quali danno man forte quattro zone manager (Christian Palaoro, Massimo Piovesan, Alessandro Longo e Giovanni Di Staso) più due specialisti per il prodotto, Mauro Tardiola per i truck e Paolo Romano per i van.

SQUADRA VINCENTE

“In tutto - osserva Pantano - una dozzina di persone, tutte estremamente motivate, entusiaste, votate al successo dei veicoli commerciali Nissan”. Sul campo, direttamente a contatto con la clientela, opera poi per la vendita e l'assistenza una ben organizzata rete di concessionarie punti di servizio, suddivisa in due categorie: Standard e Plus a seconda della specializzazione del servizio rivolto ai clienti dei veicoli da lavoro. Quattro i dealer



Giuseppe Pantano, LCV Sales & Marketing Director Nissan Italia

che si occupano invece dei truck Nissan, Montesanti di Lamezia, Scandisud di Casoria, Sacar di Frosinone e Diesel Meccanica di Teramo, tutti con mandato Scania. “Si tratta di un'organizzazione - precisa Giuseppe Pantano - che è stata profondamente rinnovata nei tempi più recenti per essere adeguata alle moderne esigenze della clientela. Soprattutto

l'offensiva di prodotto sarà supportata da un vero e proprio piano strategico che Giuseppe Pantano spiega in questo modo. “Sì, ci muoveremo a 360 gradi sul terreno del marketing, della vendita e del dopo vendita ma anche sull'ulteriore potenziamento delle nostre strutture al servizio dei clienti, senza lasciare nulla di intentato per catturare una sempre maggiore clientela e per migliorare ulteriormente la loro soddisfazione. Tra l'altro, azione decisa della vendita nei settori delle costruzioni, dei corrieri, delle aziende di food & beverage, delle strutture al-

si tengono conto anzitutto dei nuovi prodotti che verranno lanciati già con il prossimo anno, come la motorizzazione da 110 cavalli sull'NV200 in aprile, il Cabstar Euro 5 in estate, l'NV400 che sostituisce l'Interstar a settembre, ai quali si aggiungeranno il Navara in configurazione da veicolo da lavoro nel 2012, l'NV200 Elettrico e il nuovo Atleon nel 2013”.

ATTACCO AL MERCATO

l'offensiva di prodotto sarà supportata da un vero e proprio piano strategico che Giuseppe Pantano spiega in questo modo. “Sì, ci muoveremo a 360 gradi sul terreno del marketing, della vendita e del dopo vendita ma anche sull'ulteriore potenziamento delle nostre strutture al servizio dei clienti, senza lasciare nulla di intentato per catturare una sempre maggiore clientela e per migliorare ulteriormente la loro soddisfazione. Tra l'altro, azione decisa della vendita nei settori delle costruzioni, dei corrieri, delle aziende di food & beverage, delle strutture al-



Il Cabstar, una delle gamme protagoniste dell'offensiva di mercato che Nissan sta portando avanti nel settore dei veicoli commerciali. La prossima estate sarà disponibile il modello Euro 5.



L'NV200 è uno dei cavalli di battaglia di Nissan: nel 2011 la gamma sarà arricchita dalla versione da 110 cavalli. C'è anche in programma l'introduzione dell'NV200 Elettrico.

le Concessionarie Plus sono nate per offrire ai clienti dei veicoli Nissan da lavoro una serie di innovativi servizi finalizzati ad una cura particolare e che si traducono in una precisa programmazione degli ordini, nella disponibilità di un'area show room dedicata e ben identificata, in un adeguato stock di ricambi, nell'esposizione della gamma completa dei veicoli a listino, nella presenza di un venditore specializzato, nella disponibilità di veicoli in sostituzione di quello in riparazione”.

Intanto ci si avvia al consuntivo dell'attività dei veicoli commerciali Nissan per il 2010, anche se manca un trimestre alla fine dell'anno. “Intanto c'è da dire - osserva Giuseppe Pantano - che quest'anno il mercato dei veicoli commerciali ha viaggiato a due ve-

Non prevedo grandi modifiche negli ultimi tre mesi dell'anno. In questo quadro Nissan, soprattutto nel periodo dopo incentivi, fa segnare la migliore crescita tra i costruttori full range con una quota del 7,2 per cento come immatricolazioni, il secondo posto assoluto, dopo Mercedes-Benz, in fatto di ordini migliorati del 49 per cento a fine settembre, quando la quota Nissan per i primi 9 mesi era attestata al 3,84 per cento e che intendiamo portare al 4 per cento entro la fine dell'anno. Si tratta di un volume di oltre 7mila veicoli che nel 2011 dovrebbe avvicinarsi ai 9mila per raggiungere, secondo i piani, le 10mila unità nel 2013 quando i colleghi Nissan delle auto dovrebbero toccare il traguardo delle 90mila unità”.

Questi programmi ambizio-

berghiere, degli enti pubblici. Ci inventeremo per il dopo vendita nuovi servizi finanziari e di finanziamento che tengano conto anche dei problemi che i clienti hanno con l'usato da smaltire, renderemo disponibili allestimenti standard per rispondere tempestivamente alle richieste della clientela, potenziemo i punti di assistenza sull'intero territorio e sarà operativa anche una officina volante 24 ore su 24”.

Ecco, sono queste i propositi “bellicosi” di Giuseppe Pantano e della sua pattuglia d'assalto per fare dei veicoli da lavoro Nissan un palcoscenico sempre più attraente e conveniente per quanti nelle loro attività professionali ricercano mezzi affidabili, sicuri, prestazionali, funzionali, attenti ai consumi e alle emissioni e persino eleganti.

NV200

LA

NUOVA

DIMENSIONE

DEL

LAVORO

VAN OF THE YEAR 2010

4.2M³

4.4 M

Anche
Euro5

NUOVO NISSAN NV200. VAN OF THE YEAR 2010. TUO CON FINANZIAMENTO A TASSO ZERO IN 4 ANNI.

Nissan NV200 è il vincitore del prestigioso Van of the Year 2010 grazie al suo sorprendente rapporto tra spazio interno ed esterno che permette di caricare fino a 2 Europallet in soli 4,4 metri di lunghezza. Per il tuo lavoro, fai la scelta vincente.

nissan.it

Es. finanziamento: Nissan NV200 Easy 1.6 a € 11.850 (IVA e IPT escluse). Anticipo € 1.850, 48 rate da € 234,59 comprensive di 1 anno di Assicurazione Furto e Incendio "Nissan Insurance" e di "Assicurazione Life". TAN 0% e TAEG 1,91%. Spese di gestione pratica € 250 + imposta di bollo. Es. valido per le province di MI e RM. Salvo approvazione Nissan Finanziaria. Offerta valida fino al 31/12/2010 presso le concessionarie che aderiscono all'iniziativa. Valori massimi: consumo combinato 7.5 l/100Km. Emissioni CO₂: 177 g/Km.



SHIFT the way you move



Sales & Marketing divisi in due grandi Poli
**Nuova organizzazione
per Iveco Irisbus**

TORINO - In vista della nascita di Fiat Industrial, che dal 1° gennaio 2011 raggrupperà Iveco, CNH e la Divisione di FPT (Fiat Powertrain Technologies) che si occupa di motori industriali, evolve anche l'organizzazione di Irisbus Iveco. Danilo Martelli ha lasciato la direzione Sales & Marketing di Irisbus Iveco per occuparsi dello sviluppo del business del marchio nei Paesi emergenti (Sudamerica e Cina). Il suo ruolo è stato diviso in due Strutture: Vendite gare pubbliche e grandi clienti, affidata a Antoine

Garnier, già Amministratore delegato di Heuliez Bus; Vendite ai privati, affidata a Enrico Vassallo. I due risponderanno direttamente al numero uno nel mondo della Casa del Delfino: Pierre Fleck.

Promozione sul campo per Vassallo dunque, che oggi è il responsabile globale Irisbus Iveco della gamma turistica e dei minibus e, per il marketing, sarà affiancato da un altro italiano: Giorgio Zino. Inoltre, Enrico Vassallo continuerà a ricoprire il ruolo di Direttore generale di Irisbus Italia.

IVECO IRISBUS / SI APRE UN NUOVO CAPITOLO NELLA STORIA DI TOMASSINI STYLE

La Fashion Bus sposa il Delfino

Un nuovo minibus Daily 50 in versione lusso carrozzato Tomassini Style, consegnato ai dealer Iveco Irisbus in cinque unità, è il primo frutto della collaborazione del costruttore nazionale con l'azienda umbra, le cui origini risalgono al 1964, anno nel quale l'ex operaio Renzo Agenore Tomassini dà vita ad un'impresa individuale al passo con i tempi.

Paolo Altieri

CASTEL MONASTERO - Non poteva che nascere dal genio dell'uomo simbolo di Passignano sul Trasimeno, in provincia di Perugia, un minibus che da una parte segna una svolta importante dell'attività di Iveco Irisbus nel segmento dei veicoli con allestimenti vip, dall'altra un capitolo nuovo nella lunga e bella "avventura" professionale di Renzo Agenore Tomassini. Sì, perché l'Iveco Daily 50 in versione lusso carrozzato da Tomassini Style è qualcosa di più che un minibus da sogno. Ma la novità che esso rappresenta sta tutta nella collaborazione tra le due aziende italiane: il duo Tomassini Style-Irisbus Iveco per la prima volta si sono messe insieme per aprire un nuovo capitolo nella storia dell'autobus per "Very important passenger".

NELLA GAMMA GRANTURISMO

Quello presentato a Castel Monastero nei pressi di Siena è un veicolo tutto nuovo: un minibus di lusso da 19 posti che il marchio del Delfino, responsabile della sua commercializzazione, colloca a pieno titolo nella gamma Granturismo. La linea esterna è accattivante. Le ampie superfici vetrate incuriosiscono chi lo guarda. Sia sul lato posteriore che su quello laterale una grande bagagliaia garantisce spazio più che sufficiente anche per viaggi lunghi senza farsi mancare nulla. I cristalli laterali doppi, temperati e colorati, garantiscono una visione panoramica ad ampio spettro. Viaggiamo su un veicolo nella classica tradizione Tomassini, che vuole l'estrema personalizzazione, quasi un "oggetto" da collezione. La selleria in pelle garantisce la massima comodità di seduta, con

poltroncine che sono il perfetto ambiente per viaggiare comodi. C'è anche il frigorifero, una comodità che può essere implementata fino al punto da realizzare un blocco cucina, per una vera abitazione viaggiante. Non manca il monitor LCD 15" con lettore dvd, per gli amanti della

lestito cinque esemplari del nuovo minibus Daily by Tomassini Style distribuiti ad altrettanti dealer Irisbus e che ci dicono sono stati già venduti. "Il nostro punto di forza da sempre - ha commentato Renzo Agenore Tomassini, Amministratore unico di Tomassini

bria, sulle rive perugine del lago. Il giovanissimo Agenore prima dell'età della leva lavorava in una fabbrica di modeste dimensioni che realizzava componenti di carrozzeria per Moto Guzzi. La prima svolta significativa nella sua vita avviene allorché il datore di lavoro si am-

di carrozzeria per uso aeronautico. Gli anni in Svizzera hanno rappresentato una tappa fondamentale nella mia vita anche per un fatto decisamente storico: ho conosciuto e sposato mia moglie!".

Agenore rientra in Italia nel 1964 insieme alla moglie Alice Hirshi. Si stabilisce a Bolzaneto, in quel di Genova, dove apre la sua ditta individuale Carrozzeria Tomassini, che poi trasferisce a Genova Rivarolo. Nei primi anni si occupa di verniciatura di auto e bus e arrivano i primi contatti con Mercedes-Benz, che si fanno sempre più intensi. Nel 1972 ha inizio il percorso evolutivo che lo porta ai risultati odierni. Sposta l'azienda sulle rive del Trasimeno e dà vita ad un affiatato team di collaboratori e professionisti. La Carrozzeria Tomassini si fa strada, acquista sempre più fiducia dimostrando serietà sul campo ma anche di essere un'azienda consolidata in un segmento specifico: i veicoli con allestimenti vip, destinati ad una clientela d'élite. I suoi veicoli si trovano nelle mani di personaggi del mondo della politica, dello sport, dello spettacolo. O li si trova negli aeroporti per il transfert di passeggeri speciali: a Ciampino, Fiumicino, Malpensa, Venezia. Minibus che sono van di lusso che viaggiano con tanto di salotti, cucine comode, toilette o uffici mobili con tutte le comodità o ancora salotti per riunioni manageriali d'alto livello da tenersi mentre si viaggia.

Oggi la realtà Tomassini è fatta di due aziende: la 3T che realizza opere di carpenteria e Tomassini Style che progetta e produce bus e minibus e bus speciali di nicchia (scuolabus e turistici). Complessivamente il Gruppo conta 64 dipendenti e nel 2009 ha fatturato circa 10 milioni di euro. E dopo una vita di lavoro passata al fianco di Mercedes-Benz, Casa con la quale Tomassini Style ha realizzato dal 1964 ad oggi circa 5mila veicoli, l'azienda umbra ha ora trovato un altro grande partner, Iveco Irisbus.

TRADIZIONE D'ECCELLENZA

La filosofia resta la stessa: curare ogni più piccolo particolare e fare in modo che il veicolo sia interamente realizzato in casa. Insomma, alla Tomassini Style arriva il telaio e la catena cinematica, ma tutto il resto (design interno ed esterno, materiali di utilizzo, impiantistica installata a bordo, apparati tecnologici ecc.) deve uscire dalla fabbrica di Passignano sul Trasimeno.

"I cinque minibus che oggi vedete - racconta il "nostro" - sono il risultato di questa nuova emozionante avventura. Non ho ancora ben presente come questa collaborazione si possa sviluppare per il futuro, ma certo è un primo passo per percorrere una strada che ci può portare lontano. Per esempio, abbiamo già avviato delle trattative con dei possibili clienti a Dubai".



Renzo Agenore Tomassini posa davanti a uno dei cinque nuovi lussuosi minibus Daily 50.

tecnologia unita al comfort. Viaggiando abbiamo la possibilità di dare un'occhiata all'autista e al posto guida, dove spicca il navigatore satellitare ma anche una videocamera che assiste il conducente nella retromarcia.

Cuore del Daily 50 è l'Iveco FIC EEV da 170 cavalli con cambio nel caso specifico automatizzato (ma può essere anche meccanico). La sicurezza è garantita da ESP di serie, retarder e sospensioni pneumatiche a norma R66. Per ora il costruttore nazionale e quello di Passignano sul Trasimeno hanno al-

Style - è costituito dal fatto che realizziamo pezzi unici, rigorosamente made in Italy. Possiamo vantarci realmente del marchio made in Italy perché nel dare vita ad un prodotto ci avvaliamo di processi artigianali e industriali di alta qualità che fanno parte della nostra tradizione e che hanno portato i prodotti italiani ad eccellere nella competizione commerciale internazionale".

Tomassini è protagonista di un'attività d'impresa individuale nata a Genova nel 1964 e già allora frutto dell'intraprendenza di un ex operaio nato in Um-

mala e tocca proprio a lui prendere tra le mani le redini dell'officina.

Per Agenore Tomassini non sono tempi facili. Arriva il momento di partire per militare. La prospettiva è quella di trascorrere due anni in Marina. E' un "lusso" che non si può permettere, avendo le sue attenzioni concentrate sui problemi di salute della mamma. Così si trasferisce in Svizzera, dove trova lavoro alla carrozzeria König. "Qui ho lavorato - ci racconta lo stesso protagonista - per sette anni, durante i quali ho imparato a realizzare elementi

I vertici della Tomassini

Renzo Agenore Tomassini
Patrizia Tomassini
Fabrizio Cincini
Graziella Tomassini
Fabio Arcaleni

Amministratore Unico
Direttore Amministrativo
Direttore Produzione
Direttore Risorse Umane - QSA
Direttore Commerciale

NEOPLAN / VIAGGIO A BORDO DEL LUSSUOSO CITYLINER "75 YEARS MOVING IDEAS"

La qualità non è un optional

Massimiliano Campanella

DESIO - Potevamo mai lasciarci sfuggire l'occasione di un viaggio a bordo del Cityliner "Spirit Edition"? Occasione non da poco, visto che Man ne ha un solo esemplare che gira tra fiere, saloni, manifestazioni di rilievo e altri eventi dove occorre la sua maestosa presenza per ricordare che il marchio Neoplan lo scorso 1° luglio ha raggiunto i tre quarti di secolo. Cityliner è un bus turistico, compagno di viaggio ideale, inserito com'è nella gamma Vip Class del marchio della Casa di Monaco. Sinonimo di materiali di alta qualità e comfort, Cityliner è il modello che Man propone per rendere piacevoli anche i viaggi più lunghi. È intermedio nella gamma che lo vede un gradino sopra il "macina chilometri" Tourliner, flessibile pullman Gran Turismo, e uno sotto lo Starliner, inconfondibile top di gamma Neoplan dalle performance uniche.

Ma quello su cui ci apprestiamo a salire a bordo è qualcosa di unico e irripetibile. Si tratta di quella che in casa Man hanno battezzato "75 Years Moving Ideas", frase che appare sulle fiancate. Un esclusivo Neoplan progettato e realizzato per ricordare il compleanno del marchio: esclusivi sono i sedili, i colori, gli elementi addizionali alla guida e a bordo. Il bus ci aspetta a Desio, in provincia di Monza e Brianza, la città di Papa Achille Ratti. E ci aspetta in piazza, davanti al monumento dedicato a Pio XI. Dal veicolo scende Gerhard Mayrl, ispettore tecnico Neoplan, che subito invita il cronista alla scoperta del mezzo.

PANORAMA DA GODERE

Insieme osserviamo la parte frontale dall'esterno: la cupola di vetro molto pronunciata all'indietro dà l'idea dell'eleganza, ma si intuisce subito che dall'interno i passeggeri possono godere di un panorama unico, senza dislivelli né intermezzi. Gli allestimenti sono stati particolarmente curati, sia in termini di sicurezza che di comfort. "Inoltre - ha precisato Mayrl - per il mercato italiano sono stati previsti allestimenti speciali, non da ultimo la macchina che fa il caffè, ma anche il parquet e i tessuti utilizzati per i sedili". Intanto Man Bus Italia si prepara a richiedere in fabbrica un'ulteriore produzione di 25 unità per il nostro mercato, visto che subito dopo l'estate sono già arrivate le prime richieste.

Prima di salire a bordo diamo un'occhiata generale al look, che colpisce. Del resto, in una giornata serena, i passanti non possono che commentare "bello" al loro passaggio davanti al pullman. Già, semplicemente "bello". Una volta a bordo stringiamo la mano a Stefano Vignozzi, un autista dalle capacità abbondantemente testate. Guida da sempre, per quanto sia un baldo neo quarantenne. Ma prima di conversare con lui sulla guida ci voltiamo indietro. Lo stile è decisamente incon-



“Abbiamo avuto l'occasione di provare uno dei pochi esemplari della "Spirit Edition", ovvero la flotta di Cityliner prodotti per ricordare i tre quarti di secolo del marchio nato a Stoccarda nel 1935: design avveniristico, a bordo l'equipaggiamento addizionale ricorda lo stile e i desideri italiani. A partire dalla provvidenziale macchina per il caffè.

fondibile, la sensazione è quella giusta: stiamo partendo per un lungo viaggio ma, una volta seduti, sono il relax e la sicurezza a predominare. Gli equipaggiamenti interni sono personalizzati col logo del settantacinquesimo, mentre il colore scelto per i tessuti è una sorta di livrea lignea che fa pendant col pavimento in parquet. Ovunque si stia seduti, a disposizione c'è un televisore Lcd, che può anche indicare il tragitto che stiamo percorrendo. Già, proprio come sugli aerei meglio attrezzati e ultramoderni.

Ma è il momento della guida. Sfidiamo l'esperienza e le capacità di Vignozzi e lo invitiamo a raggiungere Villa Tittoni Traversi, una villa patrizia le cui origini risalgono al Settecento. Per raggiungerla il nostro Cityliner deve fiancheggiare la basilica Santi Siro e Materno, indi la casa di Papa Ratti per poi arrivarci davanti. Un'impresa non da poco, considerata la via stretta e la necessità di manovre impegnative. Ma Vignozzi ha a sua disposizione un sistema di videocamere tale per cui ogni spigolo, ogni angolo, ogni centimetro che stia attorno al veicolo è immediatamente visibile all'autista. E ogni pericolo gli viene segnalato. "Scendo per fare strada?" chiedo. Macché. Bastano le telecamere e la capacità di ben adoperare il sistema. Scendiamo per una foto, i veicoli che seguono si fermano, quasi accettando il fatto che questo Cityliner sia "provocante" per sua natura. Insomma, vogliono fare da pubblico all'evento di un "tipo" nuovo che arriva in città. E sia.

Ripartiamo in direzione di Lecco. Lungo la strada statale archiviamo l'idea del bus futuristico e armonioso e chiediamo al nostro autista come se la cava nelle curve. "I fari - ci ha spiegato Vignozzi - sono dotati di



A bordo del Cityliner "75 Years Moving Ideas" tutto è studiato per assicurare ai passeggeri il massimo del comfort e dell'ergonomia. Piccoli e grandi dettagli per un viaggio in prima classe.

luci supplementari per le svolte. In questo modo chi guida vede anche il profilo della curva. Di sera le luci allo xeno offrono una visibilità decisamente ottima". Dal punto di vista della sicurezza passiva, la coda non passa mai inosservata ai veicoli

che seguono grazie al gruppo ottico posteriore dalla linea dinamica.

Intanto il bus viaggia sui 90 km/h. Il cuore del Cityliner è il Man D 2066 LOH 04 Euro 4, 6 cilindri in linea verticali, 10.500 cc, che sviluppa una potenza di

324 kW/440 cv a 1.900 giri/min e una coppia di 2.100 Nm a 1.000-1.400 giri/min. Il cambio è un Man TipMatic automatizzato a 12 marce con "EasyStart", il meccanismo che facilita le ripartenze in salita. L'equipaggiamento di sicurezza

comprende poi ABS (Anti Blocking System), EBS (Electronic Braking System), ESP (Electronic Stability Programme) e ASR (Anti Slip System).

Il posto guida sembra quello di un aereo: la plancia ergonomica portastrumenti di fatto porta l'autista a identificarsi col "suo" bus. "Tutti i comandi - ci dice Vignozzi, che evidentemente parla di azioni che svolge quotidianamente - sono a portata di mano e facilmente intuibili. Dopo un po', l'autista si sente un po' come a casa sua: lo stato d'esercizio è sotto controllo e, quand'anche l'autista fosse distratto, ogni guasto sarebbe segnalato per evitare conseguenti danni onerosi". Scendiamo per una pausa di rientro da Lecco e ci fermiamo a osservare la bagagliaia. "Lo spazio - aggiunge Mayrl - non manca. Il bus è lungo 12,24 metri, questo rende consapevoli dello spazio a disposizione sia a bordo, dove possono trovare posto 51 passeggeri più un accompagnatore e l'autista, sia per valigie, borse, attrezzature sportive e tutto ciò che serve a chi viaggia".

TUTTO A PORTATA DI MANO

La nostra prova guida sta per terminare. Il caffè l'abbiamo bevuto, certo Mayrl ci mostra la moderna cucina a pedana, che consente di servire un pasto caldo ai passeggeri. "Si pensi - ha precisato l'ispettore tecnico - a quanto possa essere utile se viaggia un grande gruppo". In caso di necessità c'è una comoda toilette, ben accessibile. "Evita fermate non necessarie nei lunghi viaggi", precisa Mayrl. A portata di mano, sopra di noi, i ripiani bagagli, ben accessibili e spaziosi, per stipare quel che serve durante il viaggio, in modo che resti sempre a portata di mano. Ci resta l'impressione che viaggiare con il Cityliner è una bella esperienza per i piccoli dettagli: dai finestrini isolati termicamente (se ci batte il sole il vetro non si scalda) alle porte e agli scalini ampi (scendere e salire è decisamente comodo), alla climatizzazione (ciascun passeggero può controllare personalmente il flusso d'aria adattandolo alle proprie esigenze).

Rientriamo a Desio e l'incomparabile look della "Spirit Edition" fa di nuovo il suo effetto. Un'ultima occhiata e la consapevolezza che il Cityliner "75 Years" ha sempre tutto sotto controllo.

Al fianco dei bus Neoplan con la famiglia Lion's

La sempre competitiva gamma Man

DOSSOBUONO - Man Truck & Bus Italia, azienda guidata da Giancarlo Codazzi e con sede a Dossobuono di Verona, commercializza, oltre che gli autobus Neoplan, anche la linea dei bus Man. La famiglia di autobus urbani si chiama Lion's City: si tratta di veicoli a pianale ribassato che rispondono alle esigenze del traffico di linea e rispettano pienamente le norme ambientali. Per le esigenze di mobilità in città e campagna la gamma intermedia è rappresentata da Lion's Regio, un autobus per tutti i giorni della settimana e per qualsiasi situazione, veloce nel traffico interurbano e di navetta e valido per le escursioni così come per i viaggi a lungo raggio.

Per viaggiare in grande stile c'è infine il top di gamma: il

Lion's Coach, un Gran Turismo in grado di soddisfare ogni esigenza, dalle lunghezze (versione a 12 metri, ma anche modelli a tre assi e lunghi 13,26 e 13,8 metri) ai motori. Il nome che richiama al re della foresta lascia intendere che di Re della strada si tratti. E infatti i motori Man del Lion's Coach sono decisamente possenti, dinamici ma anche misurati nei consumi: i Common Rail sono in grado di sviluppare una potenza da 400 cv (294 kW), 440 cv (324 kW) e 480 cv (353 kW). Il cambio è lo stesso del Neoplan Cityliner: di serie a 6 rapporti con joystick o (come nel caso della "Spirit Edition") automatico a 12 rapporti con TipMatic con EasyStart, per il massimo comfort di marcia.



IRISBUS IVECO / IN SERVIZIO A TORINO I PRIMI CITELIS STOP & START

Con il Delfino lotta all'inquinamento

I Citelis Stop & Start fanno parte di un progetto di sperimentazione congiunta tra Iveco Irisbus, GTT, Fiat Powertrain e Voith, finanziato quasi totalmente dal Ministero dell'Ambiente e dal Comune di Torino, i cui risultati verranno costantemente monitorati dal Politecnico di Torino.

Massimiliano Campanella

TORINO - Sono entrati in servizio a Torino, prima città in Italia, quattro nuovi Citelis, autobus della gamma urbana di Iveco Irisbus, dotati della tecnologia Stop & Start, un sistema che disattiva automaticamente il motore a ogni sosta. I veicoli sono stati presentati il mese scorso alle autorità cittadine dall'Amministratore delegato di Iveco Paolo Monferino, accompagnato da Pierre Fleck, Senior Vice President Iveco Irisbus, e da Francesco Brizio Falletti Di Castellazzo, Roberto Barbieri e Giovanni Battista Razelli, rispettivamente Presidente, Amministratore delegato e Direttore generale di GTT, l'azienda di trasporto pubblico cittadina. Alla cerimonia, che si è svolta in Piazza Palazzo di Città dinanzi alla sede del Comune, era presente il Sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, oltre all'Assessore comunale alla Viabilità e Trasporti Maria Grazia Sestero.

I Citelis Stop & Start fanno parte di un progetto di sperimentazione congiunta tra Iveco Irisbus, GTT, Fiat Powertrain e Voith, finanziato quasi totalmente dal Ministero dell'Ambiente e dal Comune di Torino,

i cui risultati verranno costantemente monitorati dal Politecnico di Torino. I veicoli rientrano in un lotto di 12 autobus

ecologici da 18 metri: si tratta di 4 Citelis a metano e di 8 Citelis diesel EEV che consentono la riduzione di emissioni di

particolato del 99 per cento rispetto a un bus Euro 0.

Tutti i veicoli sono dotati di 4 porte, impianto ad aria clima-

tizzata per passeggeri e autista, indicatori di percorso a Led, impianto di videosorveglianza, sistema d'informazione ai pas-

seggeri di annuncio fermate, pedana manuale per disabili. La capacità massima di trasporto è di 110 passeggeri con 29 posti a sedere e una postazione disabili per la versione CNG e di 116 passeggeri con 28 posti a sedere e una postazione disabili per la versione diesel. Questi veicoli ecologici da 18 metri si aggiungono ai 100 Citelis 12 metri diesel EEV entrati in servizio a gennaio, in sostituzione di altrettanti veicoli con motorizzazione Euro 0.

Il sistema Stop & Start consente anche un significativo risparmio sul consumo di carburante e di conseguenza un ulteriore abbattimento di emissione di anidride carbonica e particolato. Inoltre, grazie all'arresto momentaneo del motore, si riducono sensibilmente le vibrazioni dei veicoli in fermata, con conseguente miglioramento del comfort e riduzione della rumorosità percepita all'esterno e all'interno dei veicoli. Per aumentare l'efficienza energetica del sistema, sono stati aggiunti dei supercondensatori, dispositivi in grado di immagazzinare energia e di restituirla quando necessario al sistema elettrico, garantendo sempre la corrente necessaria per tutti gli avviamenti motore.



Stretta di mano tra Paolo Monferino, Amministratore delegato di Iveco (a sinistra) e Sergio Chiamparino, Sindaco di Torino.

**Non importa se la strada vi porta lontano,
o solo qualche fermata più in là.**

Irisbus Iveco offre una gamma ampia e completa di veicoli, dallo scuolabus al granturismo, rinnovata nelle motorizzazioni e negli allestimenti e pensata per soddisfare ogni esigenza di trasporto. Una nuova idea di autobus, che unisce rispetto per l'ambiente e costi operativi contenuti, elevati standard di sicurezza e massimo comfort per i passeggeri e per gli autisti. E in più, un sistema di soluzioni personalizzate che vi accompagneranno dalla scelta del veicolo sino all'assistenza post-vendita, attraverso una rete capillare di concessionari e di officine autorizzate. **Irisbus. Via, verso una vita più libera!**



Tutte le strade, partendo dalla tua.



Marco Chini

FIRENZE - Contribuire alla storia del trasporto pubblico italiano è da sempre obiettivo di BredaMenarinibus, azienda bolognese da novant'anni sulla cresta dell'onda nell'industria dell'autobus. In questi nove decenni dallo stabilimento di via San Donato a Bologna sono usciti oltre 30mila autobus che, circolando nelle città italiane, hanno trasportato milioni di passeggeri. BredaMenarinibus si conferma come attore importante, di cui tenere conto, in un segmento particolarmente difficile e combattuto come quello urbano. Se il costruttore italiano per eccellenza, Irisbus, è attore principale, nelle gare pubbliche deve oggi confrontarsi, più o meno alla pari, con EvoBus, azienda che commercializza i marchi esteri Mercedes-Benz e Setra. Ma sul panorama degli appalti si affaccia oggi con prepotenza anche l'azienda bolognese, che dimo-



MAT 4 Topodyn. In entrambi i casi le bombole del metano sono di tipo superleggero e l'autonomia in servizio urbano è superiore ai 400 km. I Vivacity possono trasportare fino a 55 passeggeri con disabile, i posti a sedere autista escluso sono 11 più una carrozzina. Di passeggeri a bordo degli Avancity+ Exobus ce ne stanno 94 con due disabili, mentre i posti a sedere (autista escluso) sono 18 più due carrozzine.

Già grande realtà dell'industria locale e nazionale nel settore dei trasporti, oggi dunque BredaMenarinibus intende porsi come interlocutore di riferimento per le aziende pubbliche e lo fa unendosi ad Ataf, azienda attualmente presieduta da Filippo Bonaccorsi che da alcuni anni sta progressivamente intervenendo, anche alla luce delle innovazioni tecnologiche disponibili sul mercato, per rendere i propri bus sempre più eco compatibili e facilmente accessibili a tutti. In particolare sono stati

BREDAMENARINIBUS / ACCORDO QUADRO PER LA CONSEGNA A FIRENZE DI 47 NUOVI BUS

Alla conquista del capoluogo gigliato

Il costruttore bolognese si propone come interlocutore di prim'ordine per le aziende di Tpl che, come l'Ataf di Firenze, intendono rinnovare il parco mezzi. Le sue armi si chiamano Avancity e Vivacity e con questi mezzi, a basso impatto ambientale, sia a metano che a gasolio, BredaMenarinibus è pronta alla sfida sul segmento urbano.

stra di poter dire la sua, di non voler essere seconda a nessuno e di avere le carte in regola per giocarsela fino in fondo. Le armi a sua disposizione per affrontare i competitor si chiamano Avancity e Vivacity, veicoli che vantano per capacità, robustezza, versatilità ed efficienza in termini di consumi e di rapporto qualità/prezzo doti in grado di affrontare le gare pubbliche, appalti che in questo momento storico assumono una valenza decisamente particolare, stante l'esigenza delle aziende di Tpl di rinnovare un parco per lo più vecchio e superato e la possibilità di avere invece veicoli tecnologicamente all'avanguardia e soprattutto rispettosi dell'ambiente.

Un esempio della strategia d'attacco di BredaMenarinibus è rappresentato dall'accordo quadro per 47 nuovi autobus, di diverse lunghezze ed alimentazioni, che contribuiranno a ridurre significativamente l'età media del parco circolante dell'Ataf, azienda di trasporto pubblico di Firenze. Quest'estate

l'azienda bolognese ha presentato alla città e alle sue autorità gli ultimi veicoli acquistati che costituiscono il primo lotto dell'accordo: otto autobus urbani 12 m alimentati a gasolio Avancity+ L EEV, 16 autobus urbani 12 m alimentati a gas metano Avancity+ L CNG Exobus EEV e quattro autobus urbani 8 m alimentati a gas metano Vivacity+ C CNG Exobus EEV.

Attenta all'esigenza di tutela ambientale, Ataf conferma con quest'acquisto il suo impegno nella salvaguardia dell'ecosistema e nella riduzione delle emissioni inquinanti. Le nuove gamme Avancity+ e Vivacity+ riprendono e migliorano le apprezzate caratteristiche di base

di questi autobus attraverso inediti contenuti di stile, armonicamente coniugati in un family feeling che valorizza l'identità del marchio. Le nuove motorizzazioni, sia diesel che CNG, al vertice per le doti di coppia e potenza, rispettano i più ridotti limiti EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle) in netto anticipo sulle decorrenze previste dalla normativa. Un nuovo posto di guida sviluppato secondo gli standard ergonomici ISO-VDV facilita la conduzione del mezzo, migliorando comfort, visibilità e sicurezza; l'adozione di una nuova e sperimentata componentistica per freni e sospensioni riduce gli intervalli manutentivi contenendo il costo



adottati gli standard di qualità più avanzati per tutti gli autobus di nuova acquisizione, con l'intento di garantire il minore impatto ambientale e il migliore comfort del viaggio. Al momento il parco autobus è composto da circa 500 veicoli di cui oltre la metà alimentati a gasolio, ma ci sono anche circa 150 a metano e il resto sono elettrici. L'età media del parco è di sette anni rispetto ai 13 del 1995. Le caratteristiche innovative riguardano l'accessibilità che caratterizzano i mezzi Ataf sono l'altezza di 32 cm dal suolo del piano di calpestio del veicolo, sul 90 per cento dei mezzi, ma anche i nuovi cartelli indicatori luminosi, installati innanzitutto sui Civibus, incontrando la piena soddisfazione in generale degli utenti e in particolare del gruppo ipovedenti dell'UIC (Unione Italiana Ciechi).

A fronte di questi risultati l'Ataf ha deciso di dotare tutti i nuovi mezzi di questo tipo di dispositivo al momento presente su oltre il 60 per cento dei bus. Non solo. A seguito delle richieste dell'UIC, l'azienda ha deciso di equipaggiare i veicoli di un sistema digitale di avviso vocale ai viaggiatori situati all'esterno con la collocazione di altoparlanti in corrispondenza delle portiere di salita. Il sistema sperimentato indica con una voce digitalizzata all'apertura delle portiere il numero della linea e la direzione. Naturalmente questo sistema, oltre che ai non vedenti e a chi ha deficit visivi minori, può essere utile ai turisti e a tutti i viaggiatori ed è installato sulla metà dei mezzi Ataf.

Altra richiesta dell'UIC è dotare gli autobus di un sistema informativo rivolto all'interno dei mezzi sulla prossima fermata. A questo proposito l'Ataf, nell'ambito del sistema di telerilevamento satellitare della flotta degli autobus, ha previsto la specifica funzione di Infobus, che comprende l'annuncio a bordo della prossima fermata mediante un display luminoso e un annuncio vocale attraverso l'altoparlante di bordo. Infine, a oggi sono dotati di aria condizionata circa la metà dei mezzi.

Agli albori del trasporto pubblico fiorentino

Il "gemellaggio" con Bologna risale al 1865

FIRENZE - Per risalire alle origini dell'Ataf occorre andare indietro fino al 1865, quando Firenze diviene Capitale del Regno d'Italia e, tra tutti i problemi che la città deve affrontare, si pone in primo piano quello dei trasporti pubblici. Le carrozze di piazza - unico mezzo pubblico impiegato fino a quel momento - non possono certo soddisfare le esigenze di una schiera di funzionari ministeriali trasferiti dal Piemonte nella nuova capitale. Si rende necessaria la formazione di un sistema di trasporto che copra tutto l'arco della giornata con percorsi prestabiliti e prezzi contenuti. Così il Municipio affida alla ditta Fratelli Monari di Bologna la concessione per l'esercizio, a mezzo di vetture omnibus a cavalli, di un servizio articolato su quattro linee. Con dieci centesimi, partendo da piazza Signoria si poteva raggiungere Porta Romana, Porta al Prato, Porta San Gallo o Porta alla

Croce.

Nel 1918 si viaggia in tram ma arriva la SITA (Società Italiana Trasporti Automobilistici) e si fa strada l'idea di utilizzare mezzi automobilistici. Nel 1935 dopo aver scartato l'ipotesi della gestione diretta dei trasporti, il Comune decide di affidarsi a una società competente in materia e l'esercizio dell'intera rete viene affidato alla STU (Società Trasporti Urbani) che intraprende un programma di potenziamento delle linee e di progressiva diffusione dei filobus e degli autobus. Nel 1945 la STU decide di ritirarsi e il Comune si trova a dover far fronte ai gravi problemi relativi alla riorganizzazione di un sistema di trasporto pubblico gravemente compromesso dalla guerra. La decisione presa dal Consiglio comunale è di municipalizzare il servizio e viene costituita l'Ataf, Azienda Tramvie e Autofilovie Fiorentine.

del ciclo vita dell'autobus. Degni di nota anche la tecnica dell'accogliente pianale completamente ribassato, la luminosità, gli ampi passaggi interni e la gradevole suddivisione degli spazi. Sui nuovi Avancity+ e Vivacity+ è stata inoltre realizzata una più avanzata elettronica di bordo con pannelli elettrici precablati a tecnologia PCB (Printed circuit board) che amplia le funzioni di gestione del mezzo facilitando la diagnostica e il monitoraggio di tutti gli impianti e sistemi di bordo.

Dal punto di vista dell'allestimento le principali peculiarità degli autobus acquistati da Ataf Firenze risiedono, oltre alla conformità ai più elevati livelli delle normative antinquinamento, in contenuti all'avanguardia che includono la climatizzazione separata per passeggeri e autista, i sedili antivandalici, i cartelli indicatori a DOT-LED con altoparlanti per annuncio fonico esterno, la videosorveglianza, il sistema di telecontrollo, l'impianto elettrico Multiplex con diagnostica a bordo, le porte elet-

triche (particolarità delle versioni Avancity: seconda e terza porta di tipo sliding a scorrimento esterno), la pedana per imbarco disabili in carrozzella, la doppia postazione per sedia a rotelle.

TECNOLOGIA PER TRASPORTI MODERNI

Dal punto di vista tecnico gli Avancity+ L montano un propulsore Deutz TCD 2013 L06 4V, che sviluppa una potenza massima di 213 kW a 2.100 giri/min e una coppia massima di 1.200 Nm da 1.050 a 1.650 giri/min, e cambio ZF 6 HP 504 Ecomat 4 Topodyn. Possono trasportare fino a 99 passeggeri con due disabili, i posti a sedere autista escluso sono 18 più due carrozzine. Il motore dei Vivacity+ Exobus e degli Avancity+ Exobus è invece un Mercedes M 906 LAG EEV-OB2, in grado di sviluppare una potenza massima di 170 kW a 2.200 giri/min e una coppia massima di 808 Nm a 1.400 giri/min. Il cambio è ZF 5 HP 504 ECO-

EVOBUS / CHIUSA CON SUCCESSO LA SECONDA EDIZIONE DELLA CITTÀ DELL'AUTOBUS

“

Più ricca in contenuti, sponsor e bus esposti, l'edizione 2010 ha dato ampio spazio al trasporto pubblico locale, una "sfida da affrontare" per l'Ad Roman Biondi. Tra le "chicche" Mercedes-Benz esposte, il Citaro BlueTec Hybrid Diesel Electric e il CapaCity. Alla Setra Square sfoggiato il massimo dell'eleganza.

Il bus vale una Città



Roman Biondi, Amministratore delegato e Presidente di EvoBus Italia (a destra e anche in basso) alla premiazione del Podio Service Partner Autorizzati OmniPlus Bus League Italia. La cerimonia si è tenuta durante lo svolgimento della Città dell'Autobus 2010.

Massimiliano Campanella

BOMPORTO - I clienti, gli autisti, i fruitori del prodotto autobus sono stati protagonisti della Città dell'Autobus, tre giornate nelle quali la sede di EvoBus Italia di Sorbara, in provincia di Modena, non solo ha aperto le porte dell'azienda, ma si è trasformata in un'autentica città costruita tutta attorno al mondo dell'autobus. Un evento divenuto un appuntamento annuale: dopo il successo della prima edizione nel 2009, quest'anno la Città è persino cresciuta. Cresciuta in superficie, contenuti, autobus esposti e pronti a trasportare i passeggeri nelle vicine mete turistiche, e cresciuta in accoglienza.

IL MONDO DEI BUS A 360 GRADI

Alla Città dell'Autobus c'è la possibilità di condividere esperienze e consolidare relazioni che hanno tutte al centro il mondo del bus. Si può inoltre acquisire informazioni sulle novità di mercato, sulla formazione tecnica, sulle offerte di mezzi e servizi. Il tutto in un clima piacevole, informale, amichevole come il pranzo consumato al ristorante sulla piazza della Città, preceduto dal disegno di una giovane ritrattista. "Disegna anche bus?", le chiediamo. "Perché no? Qui l'autobus è il numero uno ovunque".

Ci chiediamo: in un momento di pesantissima crisi di mercato, di contrazione della concorrenza, d'incertezze per i clienti, come fa EvoBus Italia a lanciare (e con convinzione) tale messaggio positivo? "EvoBus Italia - ha dichiarato in apertura della tre giorni Roman Biondi, Amministratore delegato e Presidente EvoBus Italia - è

già un punto di riferimento sul mercato, ha una struttura importante, specificamente dedicata all'autobus, personale altamente qualificato e motivato, ha un'ampia offerta di prodotti e servizi da coprire le esigenze dei clienti a 360 gradi. L'obiettivo è migliorare continuamente e ampliare il servizio. In seguito alla crisi economica globale altri costruttori stanno dirottando investimenti altrove, ad esempio nel settore dei truck. Noi no: il bus continua a essere la priorità, continuiamo a fare in modo che il personale sia specializzato, che i nostri tecnici si dedichino al cento per cento all'autobus. Per questo la Città dell'Autobus cresce".

Rispetto all'edizione 2009 la Città si è arricchita di contenuti e situazioni: l'allestimento ha mantenuto lo stile ma con in più immagini fotografiche di persone e autobus. Anche gli sponsor sono aumentati: undici aziende (l'anno scorso erano nove) hanno scelto di essere presenti e contribuire al successo della tre giorni, aprendosi alle opportunità di scambio e confronto con gli addetti del se-

ttore: Ameli, AutoServiceCenter, B&B Elettronica, Blowtherm, Bus tocoach, Centro Grafico G.B., Hübner, Mobil Delvac, t&t, TNT, Würth, ZF. La Città era divisa in venti quartieri. Tra le novità: il Mercato dell'Usato, con un'ampia gamma multimarche di veicoli usati; lo Shopping center, dove venivano presentati il magazzino e la logistica ricambi nonché le offerte promozionali sulla ricambistica originale; il Polo servizi, al cui interno erano presentati tutti i servizi OmniPlus (usati, service card, servizi finanziari, promo ricambi, service select, guida sicura); la Zona Industriale, dove venivano presentati il Service Center e l'officina di Modena. Tra le iniziative organizzate: il Giro d'Italia Spa, ovvero la presentazione della rete di assistenza e dei Service Partner autorizzati; Giro d'Italia Clienti (i clienti EvoBus in giro con i loro autobus); Evo Tv, ovvero quartieri adibiti con maxi schermo per la trasmissione degli interventi aziendali e dei clienti, che venivano intervistati e chiamati a esprimere in diretta la loro im-



pressione sull'evento, ma anche degli sponsor e dei rappresentanti dei marchi EvoBus Mercedes-Benz, Setra e OmniPlus. Il patrocinio del Comune di Bomperto ha inoltre consentito visite organizzate alla cantina comunale e all'Acetaia del Cristo.

Alla manifestazione hanno preso parte le più importanti aziende del trasporto pubblico, oltre ai piccoli e grandi vettori del noleggio e turismo, i partner e tutti i fornitori del settore. Se l'edizione 2009 era stata dedicata soprattutto al settore turistico, quella del 2010 ha dato

molto spazio alle aziende del Tpl, tant'è che lo stesso Roman Biondi ha aperto alla Città dell'Autobus un confronto coi vertici manageriali delle aziende intervenute e coi i clienti privati che eseguono servizio Tpl. "Vogliamo capire con loro - ha spiegato - quali sono le sfide attuali del Tpl: è inutile continuare a lamentare lo stato di crisi e dire che ci sono problemi al tappeto. Analizziamoli insieme e insieme verifichiamo quali possano essere le soluzioni possibili. Esiste uno status quo rappresentato dallo sviluppo di

normative e dalla sensibilizzazione pubblica all'ambito ecologico, dalle esigenze di mobilità che continuano a crescere, dai problemi del traffico che sono da gestire, dal fatto che i contributi pubblici nel medio-lungo termine verranno ridotti. Che cosa possiamo fare noi come costruttori? Allora il ventaglio si apre allo sviluppo di trazioni EEV, Euro 6, ibrido, Fuel Cell, ma anche allo sviluppo di concetti e di sistemi per il trasporto e allo sviluppo di una strategia di gestione aziendale. Penso a che cosa può fare un costruttore su temi quali costi del personale, efficienza del parco rotabile, costi di manutenzione, acquisto di mezzi e accesso alle fonti di finanziamento".

TANTE NOVITÀ IN ESPOSIZIONE

La Città è cresciuta anche nel numero di bus esposti. Tra questi abbiamo potuto vedere e testare su strada due mezzi particolarmente interessanti: Mercedes-Benz Citaro BlueTec Hybrid Diesel Electric e CapaCity coi suoi 19,540 metri di lunghezza. Li troviamo entrambi nel quartiere EcoVillage, quello delle motorizzazioni alternative. Al quartiere Little Mannheim (città sinonimo di bus Mercedes-Benz) incrociamo Telmo Robalino, Direttore commerciale Mercedes-Benz EvoBus Italia. È lui che ci accompagna alla scoperta del Citaro BlueTec Hybrid. "Con questo veicolo - ci ha detto Robalino - Mercedes-Benz dimostra di essere un passo avanti nell'ibrido applicato alla mobilità urbana". Nella configurazione standard il Citaro G Diesel-Ibrido ha 45 posti a sedere, è lungo 17,940 m, largo 2,550, alto 3,325. La propulsione è garantita da quattro motori elettrici da 60 kW l'uno per un totale di 240 kW, mentre il diesel è un OM 924 LA da 160 kW. Un allestimento di tutta sicurezza con EBS, BA, ABS e ASR e di serie aria condizionata da 35 kW. Spicca in tutta la sua lunghezza il CapaCity, largo come il Citaro ma leggermente più basso (3,155 m). Il cuore propulsore è un OM 457 hLA Euro 5 da 12 litri e 260 kW, con cambio automatico ZF EcoLife che garantisce il massimo comfort di guida. Particolarmente curato l'allestimento: Kneeling, FPS, EBS, BA, ABS, ASR e aria condizionata da 37 kW.

"Balsamico sta a Modena come Autobus sta a Ulm", dice scherzando (ma non troppo) Michele Maldini, Direttore commerciale Setra, l'altro marchio commercializzato da EvoBus Italia. Setra è un brand Daimler fedele alle proprie origini, nato a Ulm all'inizio del secolo scorso e tuttora fortemente radicato al territorio di Ulm e Nuova Ulm. Sinonimo di bus eleganti, alla Città dell'Autobus aveva la sua Setra Square, con un portafoglio prodotti di tutto rispetto: sette modelli Top-Class 400, nove ComfortClass 400 e altrettanti MultiClass 400.

Due Setra MultiClass (415 NF e 417 UL) insieme a tre veicoli Mercedes-Benz (Travego 16RHD, Turismo 15 RHD e Citaro K) facevano parte della flotta di mezzi utilizzati per gli EcoDrive: gli autisti si imbarcavano al Bus Terminal per un test su strada, prove di guida coi consigli degli esperti istruttori EvoBus per una conduzione corretta, tesa a ridurre i consumi e risparmiare carburante.

I premiati per la Bus League di Omniplus

L'assistenza vale una competizione

BOMPORTO - Unico brand europeo di servizi autobus, OmniPlus ha avuto il suo spazio alla Città dell'Autobus. Una rete di assistenza di quattro Service Center e 41 Service Partner (di cui quattro nuovi: Novelli 1934 a Genova, Interservice a Trento, Fratelli Rigato a Padova e PR Motori a Oristano), OmniPlus è impegnata nello sviluppo della rete su due fronti: OmniPlus online CSI e Bus League. "Entrambi - ci ha spiegato Riccardo Cornetto, Direttore After Sales EvoBus Italia - ci consentono di verificare la qualità del servizio offerto e fidelizzare il cliente".

OmniPlus CSI è un sondaggio online attraverso un portale dedicato agli utenti dei Service Center e dei Service Partner europei: nel 2010 sono oltre 500 gli accessi. Bus League è la competizione tra 600 Service Center e Service Partner EvoBus in Europa che si contendono il primato in soddi-

sfazione del cliente. L'Italia è saldamente piazzata nelle prime venti posizioni. La Città dell'Autobus ha rappresentato la giusta cornice per la premiazione del Podio Service Partner Autorizzati OmniPlus Bus League Italia: al primo posto ex aequo Euro Diesel Service di Jesi, in provincia di Ancona, e Star Class di Perugia; medaglia d'argento a Bruno Lappano di Rende, in provincia di Cosenza; terzo classificato Maione di Somma Vesuviana, in provincia di Napoli.

Ma OmniPlus è impegnata anche sul fronte della formazione coi Driver Training, corsi di guida sicura organizzati da tre anni nei più importanti centri attrezzati in Italia. Quanto al Business Development, OmniPlus propone contratti di full service flessibile e personalizzati. Nel 2009 sono stati stipulati contratti per 277 veicoli, pari al 23 per cento del venduto.

Nuovo Opel Movano.

Grande in ogni impresa.



In quale impresa? Nell'impresa di trasportare tutto quello che ti serve, offrendoti:

- più di 400 soluzioni, furgone, telaio cabina singola e doppia, pianale cabinato, cassone fisso e ribaltabile, furgonatura Gran Volume e trasporto persone 9 e 16 posti;
- anche a trazione posteriore e con ruote gemellate;
- un volume di carico da 8 a 22 m³ e una portata fino a 2.500 kg;
- una gamma motori CDTI con consumi al vertice del segmento, anche Euro 5.

Nuovo Opel Movano è davvero grande in ogni impresa. Compresa la tua.

www.opel.it

**Nuovo Opel Movano CDTI 11 m³
a € 18.600 detax*.**



Wir leben Autos.

*Nuovo Movano Van L2H2 F33 2.3 CDTI 100 CV a € 18.600, prezzo suggerito al netto di IVA, IPT e messa su strada, valido a novembre, con ecoincentivi Opel. Alcuni degli equipaggiamenti visibili nella foto possono essere a richiesta.

Consumi ciclo combinato Movano L2H2 e L3H2 con equipaggiamenti standard 8,0-9,4 l/100 km, emissioni CO₂ 211-249 g/km.