IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXII - N. 214 - NOVEMBRE 2012 € 5,00

VOITH
30 anni
in Italia
insieme a Voi

Poste Italiane Spa -Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 N. 46) Art.1, comma 1, DCB Milano

Intervista a Lundstedt, Presidente e Ceo di Scania

"La nostra mission è la customer satisfaction"

"SIAMO CONSCI DELL'IMPORTANZA DI STARE SEMPRE PIÙ VICINO AI NOSTRI CLIENTI - HA DETTO IL NUMERO UNO DEL GRIFONE IN OCCASIONE DELL'INCONTRO STAMPA DI MILANO - CONTINUEREMO DUNQUE CON QUESTA POLITICA E POTENZIEREMO LE NOSTRE OPERAZIONI INTERNAZIONALI".

Altieri a pagina **3**

Per il trasporto regionale pesante

Mercedes-Benz Antos apre nuovi orizzonti

DÜSSELDORF - La filiera della distribuzione è ormai una realtà stabilizzata negli anni, che sembrava impossibile poter migliorare. Per quello serviva un'idea nuova, o meglio una gamma completamente nuova di veicoli. Ci ha pensato Mercedes-Benz, che con l'Antos ha creato una classe di specialisti inedita, quella dedita al trasporto regionale pesante, che fino a oggi è stato affidato agli stessi mezzi destinati alla linea, ma che come tali faticano a districarsi negli ambiti, spesso anche urbani, in cui devono operare. Delle caratteristiche di base dell'Antos, ormai prossimo ad approdare nelle concessionarie italiane, si sa già tutto, a partire dalla cabina ClassicSpace, in due versioni S ed M e con due possibili altezze del tunnel motore e di conseguenze dell'accesso all'abitacolo, che è comunque sempre piuttosto basso dato che nella distribuzione si deve salire più volte al giorno.

Sinari a pagina **18**

In gara gli autisti di Renault Trucks

Optifuel Challenge premia gli azzurri

NIENTE PODIO PER GLI ITALIANI NELLA COMPETIZIONE TRA AUTISTI PROMOSSA DA RENAULT TRUCKS PER PREMIARE LE GUIDE PIÙ ECONOMICHE DEL CONTINENTE, MA A LIVELLO DI SINGOLO PAESE I TRE DRIVER DI CASA NOSTRA HANNO PORTATO L'ITALIA A SUPERARE TUTTE LE ALTRE NAZIONI.

Zola a pagina **26**

Holger Dürrfel, Presidente e Ad EvoBus Italia

"Mercato sempre difficile, ma aumenta il nostro dinamismo"

RIMINI - Arrivato da poco alla Presidenza di EvoBus Italia, Holger Dürrfeld guarda al nostro Paese con ragionevole ottimismo, senza ovviamente sottovalutare la situazione di perdurante incertezza in cui versa il mercato dell'autobus. Nato a Dortmund 47 anni fa, sposato e padre di quattro figli, Holger Dürrfeld ha studiato management e ha conseguito un dottorato scientifico all'Università di Stoccarda. Prima di arrivare a Sorbara di Bomporto, è stato per quattro anni e mezzi Presidente di EvoBus Svizzera. "La filiale in Svizzera - racconta - è più piccola di quella italiana, conta circa 100 dipendenti, un solo Service Center, ma tutta l'assistenza è gestita tramite la rete autorizzata delle officine Mercedes-Benz. Ma attenzione alla Svizzera: lì la quota di mercato Daimler è del 50 per cento, ed è da difendere con le unghie e i denti". Prima ancora, il dottor Dürrfeld ha lavorato per EvoBus in Francia in qualità di Direttore amministrativo.

Altieri a pagina **49**

Stralis Hi-Way eletto "Truck of the Year 2013"

Secondo sigillo per l'ammiraglia Iveco

Torino - Dieci anni dopo la prima affermazione dello Stralis all'International Truck of the Year nel 2003, l'ammiraglia Iveco torna sul gradino più alto del podio del prestigioso riconoscimento internazionale del settore. Protagonista dell'affermazione che porta la data del 2013 è il nuovo Stralis Hi-Way, evoluzione compiuta del modello che ha fatto la storia dei pesanti Iveco.

Stralis Hi-Way è stato eletto International Truck of the Year 2013 da un gruppo di 25 giornalisti specializzati in rappresentanza di altrettanti magazine europei del settore trasporti che vantano un totale di oltre 700mila lettori. Stralis Hi-Way ha ottenuto 138 voti, superando il secondo classificato Mercedes-Benz Antos arrivato a quota 107, quindi il Ford Otosan nuovo Cargo, terzo, e il Mitsubishi Fuso Canter 4x4, quarto.

Nel corso della sua carriera, Stralis ha vinto il Truck of the Year anche nel 2003, in concomitanza con la sua prima apparizione sul mercato datata primavera 2002.

Basilico da pagina **10**

MAN / Nuovi leggeri e medi

Redditività garantita

MONACO - Oggi, i nuovi TGL e TGM portano avanti il successo della gamma media e leggera da 7,5 a 26 t, che con l'Euro 6 non rinunciano a bassi valori di consumo, riduzione delle emissioni, carico utile e un pacchetto di tecnologie integrate.

Campanella da pagina **8**

L’innovazione sveglia.

La forza innovativa di Conti360° Fleet Services è semplice da spiegare.

Sveglia l’aspettativa di qualità delle flotte nei confronti dei servizi.

Chi ha scoperto il Network Conti360° probabilmente si sta chiedendo come faceva prima.

Consulenza, cortesia, tempo, risparmio.

Un mondo di certezze con al centro una sola caratteristica costante. L’eccellenza.

L’eccellenza dei professionisti che compongono la realtà del Network. Delle soluzioni progettate per l’efficienza economica delle vostre flotte. Del servizio realmente offerto ai nostri Clienti.

Chi ha scelto di far parte del Network Conti360° è allineato all’approccio innovativo che ha creato un nuovo standard di riferimento nel settore dei servizi alle flotte. Se volete toccare con mano come ci si sente al centro dell’eccellenza venite a trovarci.
Abbiamo molto da proporvi.

SCANIA / Intervista a Martin Lundstedt, Presidente e Chief executive officer

"La nostra mission è la customer satisfaction"

"Siamo consci dell'importanza di stare sempre più vicino ai nostri clienti - ha detto il numero uno del Grifone in occasione dell'incontro stampa di Milano - Continueremo dunque con questa politica e potenzieremo le nostre operazioni internazionali".

Paolo Altieri

Milano - Arrivato da poco più di due mesi alla carica più alta di Scania, quella di Presidente e Ceo, Martin Lundstedt, classe 1967, alla sua prima visita in Italia dopo la nomina dello scorso 1° settembre, ha incontrato a Milano i giornalisti italiani per rilasciare un'intervista da cui trapela non solo un grande entusiasmo ma anche tutta la competenza che l'alto manager ha acquisito sul campo in vent'anni di lavoro in Scania. All'incontro milanese era presente anche Franco Fenoglio, dallo scorso giugno Amministratore delegato di Italscania.

Cosa ci può dire a proposito delle attuali strategie Scania?

"Il nostro obiettivo rimane sempre lo stesso: offrire ai clienti il meglio, sia in termini di prodotto che di servizi che rispondano nel modo più efficace possibile alle loro esigenze. Per questo, credo che al centro della nostra strategia ci sia il sistema modulare di prodotti e servizi che ci permette di rispondere nel modo più efficace alle esigenze dei diversi mercati in cui operiamo, ognuno caratterizzato da specifiche variabili e specifiche tipologie di clientela. Sistema modulare significa offrire diverse opportunità in modo flessibile e con un'alta capacità di adattamento ai mercati e alle diverse aree geografiche in cui Scania è presente nel mondo, tenendo però presente che la strategia di partenza è la stessa ed è globale. In questo modo possiamo assicurare la qualità del pacchetto di prodotti e servizi che mettiamo a disposizione dei clienti. Stiamo poi proseguendo con successo sulla strada di una proficua relazione con i nostri rappresentanti e dealer locali, come Italscania in Italia. Siamo consci dell'importanza di stare sempre più vicino ai nostri clienti. Continueremo dunque con questa politica e aumenteremo le nostre operazioni internazionali. Dalla nostra parte abbiamo una gamma prodotti di elevata qualità, come dimostra la nuova gamma Euro 6, un forte family feeling, la costante ricerca della massima customer satisfaction, i servizi e i continui investimenti operati in tutti i settori".

Qual è stato l'andamento di mercato di Scania e quali sono le prospettive del settore truck nel prossimo futuro?

"Nel 2011 Scania ha registrato un incremento del 26 per cento delle consegne di veicoli industriali e autobus, raggiungendo la cifra record di 80.108 unità, di cui 72.120 trucks e 7.988 autobus. A questi vanno poi aggiunti 6.960 motori industriali e marini. In Europa, abbiamo consegnato un totale di 31.443 trucks e 1.916 autobus, nella regione eurasiatica 7.445 autocarri e 84 autobus, in America Latina rispettivamente 17.632 e 3.272 unità, in Asia 12.485 e 2.065, in Africa e Oceania 3.115 e 651. Per quanto riguarda le previsioni a medio-lungo termine, devo essere sincero: è difficile fare previsioni! La fase storica e di congiuntura economica che stiamo vivendo non è certo delle più facili e non agevola coloro che si preoccupano di tracciare un quadro dell'evoluzione futura dei mercati internazionali. L'unica cosa che posso dire è che, come Scania, non abbassiamo la guardia, continuando a lavorare e a fare del nostro meglio per arrivare a un risultato che riteniamo fondamentale per il nostro business e il business dei nostri clienti: cercare di intercettare nel modo più efficace e veloce possibile le esigenze e le aspettative delle aziende dei trasporti, proponendo agli operatori prodotti costantemente aggiornati ed evoluti nonché servizi di prima qualità. Con la gamma Euro 6 introdotta nel 2011 crediamo di poter offrire qualcosa d'importante".

Martin Lundstedt, Presidente e Ceo **Scania.** Sotto con **Franco Fenoglio**, Amministratore delegato della **Italscania** di Trento.

E per quanto riguarda il comparto autobus? Darete ancora più risalto a partnership importanti come quella con la spagnola Irizar?

"Abbiamo in corso ottime partnership, per esempio proprio con Irizar, e continueremo su questa strada. Va poi considerato che in stretta collaborazione con gli allestitori, offriamo ai clienti un insieme telaio e carrozzeria ben integrato. La collaborazione con Higer è in questo senso emblematica: l'azienda cinese costruisce e assembla la carrozzeria per il pullman modello Scania Touring in Cina. Per quanto riguarda i nuovi prodotti, partiamo sempre dall'assunto che l'introduzione sul mercato di nuovi modelli, siano essi trucks o autobus, richiede una grande fiducia e un'attenta analisi di tutte le variabili in gioco. Detto questo, posso confermare l'impegno di Scania anche nell'ambito degli autobus. Nel 2011 è stata lanciata la nuova serie di autobus urbani e suburbani Citywide, molto efficiente in quanto a capacità di trasporto passeggeri e caratterizzata da un elevato standard di comfort per gli stessi e il conducente. Proprio nell'ambito del trasporto urbano, tenendo conto che le grandi città sono oggi impegnate nella costruzione di sistemi più efficienti per il trasporto pubblico, emerge chiaramente il nostro ruolo nello sviluppare sistemi per autobus moderni, efficienti, attraenti e ottimizzati da un punto di vista ambientale che sfruttino per esempio corsie dedicate. Abbiamo fornito autobus e pullman a sistemi come questo sviluppati in Australia, Messico, Sud Africa e in diversi altri Paesi".

Quali armi ha utilizzato e utilizza Scania per affrontare la crisi economica internazionale?

"Con la crisi, molte aziende hanno deciso di adottare una politica di tagli sul prodotto. Scania su questo è rigorosa: pur procedendo a implementare le necessarie economie improntate a un maggior risparmio di risorse con conseguente riduzione dei costi, non abbiamo effettuato alcun taglio sul prodotto. Per noi l'investimento sul prodotto è un concetto imprescindibile. Del resto, in generale, crediamo che sia meglio arrivare tardi con la presentazione di un prodotto ma offrire al mercato qualcosa di veramente ottimale dal punto di vista qualitativo, in grado quindi di soddisfare appieno le esigenze del cliente. L'obiettivo di Scania è garantire ai propri clienti la massima redditività in tutto il ciclo di vita del prodotto, fornendo mezzi pesanti, autobus, motori e servizi ottimizzati per ciascuna attività di trasporto. Basti pensare al carburante che oggi più che mai rappresenta una grossa fetta dei costi di trasporto sostenuti dalle aziende. Scania è sempre stata all'avanguardia per quanto riguarda il contenimento dei consumi e vogliamo continuare a esserlo".

> "Dalla nostra parte abbiamo una gamma prodotti di elevata qualità, come dimostra la nuova gamma Euro 6, un forte family feeling, la ricerca della massima customer satisfaction, i servizi e i continui investimenti operati in tutti i settori".

Come giudica sinora la sua esperienza in Scania?

"In Scania ho avuto modo di lavorare in ambito tecnico, produttivo, commerciale. La mia è una tipica carriera all'interno dell'azienda, dove è possibile mettere a frutto le proprie esperienze acquisite sul campo facendo tesoro anche della preziosa collaborazione con i colleghi. Lavorare insieme per ottenere importanti risultati: è parte integrante della cultura aziendale di Scania. Non siamo mai soddisfatti e puntiamo sempre al meglio: in questo, un aspetto importante è rappresentato dalla continuità. Il cliente deve credere nelle persone di riferimento del mondo Scania perché ci chiede di stargli vicino. Vogliamo continuare a impegnarci a costruire rapporti a lungo termine con i clienti e la loro attività: dall'indicazione del veicolo più adatto alla fornitura della migliore assistenza e al supporto nelle operazioni quotidiane di trasporto. Il nostro sistema di produzione modulare, del resto, ci consente di fornire delle specifiche individuali a ciascun cliente".

Quali sono le prospettive future di Scania in Italia?

"Abbiamo un brand forte con un buon feedback. Ci sono dunque molte opportunità di ulteriore sviluppo per Scania in Italia con l'obiettivo di crescere. Anche dal punto di vista della cooperazione con la Casa madre. Dobbiamo infatti continuare a lavorare insieme per migliorare la relazione con i clienti. Credo che si potrà fare ancora meglio in tutti i settori, specialmente in quelli delle costruzioni e della distribuzione, grazie al fatto che abbiamo un buon prodotto e un buon brand. Alla Italscania di Trento, inoltre, opera un valido team che lavora per il miglior risultato".

Chi è Martin Lundstedt

Da 20 anni in Scania

Milano - Il curriculum di Martin Lundstedt non lascia dubbi sulla sua professionalità: laureato in Ingegneria Industriale ed Economia presso la Chalmers Tekniska Högskola e specializzato in Robotica Industriale e Automazione della Produzione presso l'Imperial College of Science and Technology di Londra, Lundstedt entra in Scania nel 1992 come tecnico di produzione e successivamente come direttore del reparto Assemblaggio Motori. Dal 2001 al 2005 ricopre la carica di Amministratore delegato dell'unità produttiva Scania ad Angers, in Francia, e al termine del mandato ritorna in Svezia per dirigere il reparto Marketing Prodotto. Nel 2006 viene nominato Senior Vice President Trucks per poi assumere la carica di Executive Vice President Franchise and Factory Sales nel 2007. Martin Lundstedt succede a Leif Östling, entrato a far parte del Consiglio di gestione di Volkswagen AG.

MERCEDES-BENZ / La riduzione dei consumi al centro delle nuove frontiere del trasporto

L'importanza dell'aerodinamica

IL NUOVO AERODYNAMICS TRAILER CHE MERCEDES-BENZ HA MOSTRATO AL SALONE DI HANNOVER È UN AUTOARTICOLATO ADIBITO AL TRASPORTO DI LINEA CHE FA RISPARMIARE IN UN ANNO CIRCA 2MILA LITRI DI GASOLIO E QUASI 3.000 EURO DI SPESE SU UNA PERCORRENZA DI 150MILA CHILOMETRI.

"Un autoarticolato del peso complessivo di 40 t, costituito da un **Actros** e dal semirimorchio **Aerodynamics Trailer** può risparmiare il 4,5 per cento di carburante nel trasporto di linea". Lo ha detto Georg Weiberg, Direttore di Truck Product Engineering di Daimler Trucks.

Fabio Basilico

STOCCARDA - Un sogno diventato realtà. Se un anno fa l'autoarticolato aerodinamico era ancora un affascinante studio di design, oggi non è più così. Di prossima produzione in serie, il nuovo Aerodynamics Trailer che Mercedes-Benz ha mostrato al Salone di Hannover è un autoarticolato adibito al trasporto di linea che fa risparmiare in un anno circa 2mila litri di gasolio e quasi 3.000 euro di spese su una percorrenza di 150mila chilometri. Non una cosa da poco, visti i tempi che corrono. Anche l'ambiente ci guadagna, con lo sgravio di oltre 5 tonnellate di di emissioni di CO2 l'anno. La Casa di Stoccarda ha anche esposto l'Aerodynamics Truck, autocarro singolo per trasporto di linea e la distribuzione che consente di ridurre il consumo di carburante in un anno in una cifra quantificata tra 300 e 600 litri di gasolio, con conseguente eliminazione di CO2 emessa: fino a 1,5 t in un anno.

"L'Aerodynamics Trailer - ha detto Georg Weiberg, Direttore di Truck Product Engineering di Daimler Trucks - reduce la resistenza aerodinamica dell'intero autoarticolato del 18 per cento circa. In base ai dati che abbiamo raccolto, nelle reali condizioni d'impiego nel traffico di linea questo valore corrisponde a un abbattimento dei consumi del 4-5 per cento circa. Nella fase successiva i nostri test su strada hanno dimostrato che un autoarticolato del peso complessivo di 40 t, costituito da un Actros e dal semirimorchio Aerodynamics Trailer può risparmiare il 4,5 per cento di carburante nel trasporto di linea".

La motrice, nello specifico il nuovo Actros con cabina StreamSpace, non ha subito alcuna modifica. Del resto, oltre che per la sua efficienza, l'ammiraglia Mercedes-Benz già si distingue per l'aerodinamica ottimizzata: le uniche modifiche concesse al progetto Aerodynamics Trailer hanno riguardato i deflettori sul tetto, le appendici laterali e i rivestimenti laterali installati tra gli assi. Un pacchetto aerodinamico che comunque è disponibile come equipaggiamento di primo impianto per gli autocarri pesanti della Stella.

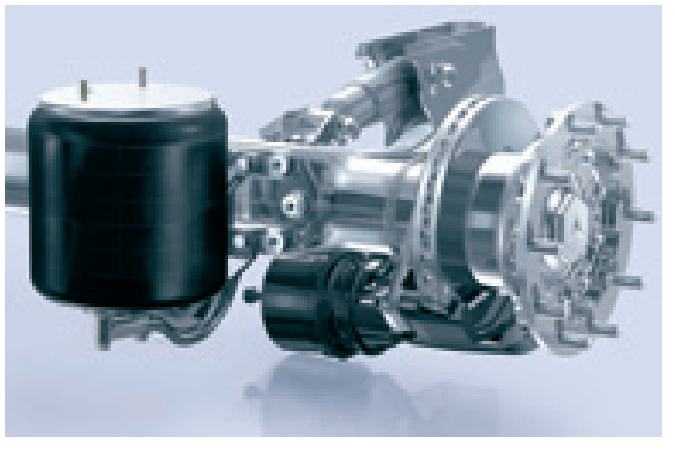
"L'Aerodynamics Trailer non è una costruzione futuristica ma un semirimorchio adatto all'uso pratico senza alcuna limitazione - ha ribadito Weiberg - Si basa su una tradizionale furgonatura lunga 13,6 m, larga 2,6 m e alta 4 m, destinata al trasporto refrigerato e dotata di gruppo frigorifero sul lato anteriore. Soddisfa tutte le comuni esigenze del servizio di trasporto quotidiano, che si tratti dell'altezza libera dal suolo, dell'angolo di scarpata o della comodità d'uso del portale posteriore. Nonostante gli accorgimenti aerodinamici, la cella è rimasta invariata". Gli aspetti relativi alla funzionalità sono stati attentamente curati nella fase di realizzazione dai due partner del progetto presentato allo IAA: Daimler Trucks e Schmitz Cargobull, noto specialista in semirimorchi che ha diretto i lavori di costruzione delle applicazioni in stretta collaborazione con i designer e gli ingegneri di Daimler Trucks. Partendo dagli studi di design di Mercedes-Benz, Schmitz Cargobull ha trasformato i dati delle superfici digitalizzate al computer nel reale Aerodynamics Trailer. In generale, l'Aerodynamics Trailer non è legato a un marchio specifico. Mercedes-Benz invita infatti tutti i cosruttori di semirimorchi a utilizzare l'Aerodynamics Trailer come base di partenza per lo sviluppo di semirimorchi attenti ai consumi e all'ambiente.

Sono numerosi gli accorgimenti adottati per il semirimorchio Aerodynamics Trailer che nel loro insieme riducono la resistenza aerodinamica dell'intero autoarticolato. Un elemento di giunzione applicato sul lato anteriore del semirimorchio per ridurre la distanza dalla motrice basta già a far scendere dell'1 per cento la resistenza aerodinamica. L'elemento di giunzione incornicia il gruppo frigorifero ed è provvisto di fessure per il passaggio dell'aria che garantiscono la necessaria ventilazione. E contribuiscono per un altro 8 per cento i rivestimenti laterali in materiale sintetico del semirimorchio, che si presentano lievemente rastremati nella parte anteriore e sono caratterizzati posteriormente da un'apertura che convoglia il flusso d'aria in direzione del prominente diffusore posteriore. Quest'ultimo ha la forma di un parallelogramma e si raccorda al rivestimento del sottoscocca che, realizzato anch'esso in materiale sintetico, migliora la resistenza aerodinamica di un altro 2 per cento. Il diffusore circonda la protezione antincastro posteriore e funge da supporto per i gruppi ottici che sono circolari in luogo delle luci multifunzione tipiche del marchio di Stoccarda. "Altro elemento importante è la cosiddetta 'boat tail' - ha aggiunto Georg Weiberg - ovvero un'appendice rastremata lunga 400 mm (in linea con le recenti indicazioni Ue che ammette un incremento della lunghezza massima fino a 500 mm per quei veicoli che adottano accorgimenti aerodinamici sulla coda, n.d.r.) applicata alla coda del semirimorchio, con la quale la resistenza aerodinamica dell'intero autoarticolato migliora del 7 per cento. I suoi elementi sono ripiegabili per non com-

segue a pagina 6

FONDATA NEL 1996 È OGGI UNA DELLE MAGGIORI CASE COSTRUTTRICI DI ASSI PER RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

Innovazione, cuore di Mercedes-Benz TrailerAxleSystems



Il **DCA Airmaster** con accumulatore di aria compressa.

STOCCARDA - Nel mondo dei rimorchi e semirimorchi opera la Mercedes-Benz TrailerAxleSystems, fondata nel 1996 e oggi in Europa una delle maggiori Case costruttrici di assi per rimorchi e semirimorchi. All'ultimo Salone di Hannover ne abbiamo avuto la conferma, con l'esposizione di una gamma frutto di una continua spinta verso l'innovazione, elemento che da sempre contraddistingue l'operato di Mercedes-Benz TrailerAxleSystems. Il primo asse per semirimorchio con freni a disco segnò nel 1996 l'inizio di una rivoluzione, portata avanti dal leggero e compatto corpo assale DCA e sfociata infine nel DCA Airmaster, l'unico asse per semirimorchio al mondo con accumulatore di aria compressa integrato per l'impianto frenante e le sospensioni pneumatiche.

La gamma Mercedes-Benz TrailerAxleSystems comprende il gruppo DCA Weightmaster, il DCA Megamaster per i veicoli per trasporti voluminosi, il DCA Airmaster con accumulatore di aria compressa e l'asse sterzante DCA Steermaster. Uno dei punti qualificanti della gamma di assi DCA è l'ottimizzazione del peso: tutti i gruppi a tre assi pesano 15 kg in meno. Alla base di questo risultato c'è una diversa configurazione dei mozzi, che prevede un nuovo tipo di collegamento dei dischi dei freni.

La riduzione del peso non ha compromesso i parametri di sicurezza e redditività. Inoltre, gli assi sono predisposti per l'uso di sistemi di gonfiaggio dei pneumatici e possono essere equipaggiati con un sistema di controllo della pressione delle gomme che rileva le variazioni di pressione e le segnala sulla plancia portastrumenti. Infine, per una maggiore tutela ambientale, Mercedes-Benz TrailerAxleSystems ha adottato per tutta la bulloneria un rivestimento superficiale non contenente cromo VI. Anticipando la legislazione in materia, i bulloni e i dadi delle ruote così come tutti gli altri collegamenti a vite sono completamente esenti da cromo.

Gli assi di Mercedes-Benz TrailerAxleSystems provengono da Kassel, dove ha sede il più grande stabilimento europeo per la produzione di assi per veicoli industriali. Finora ne sono stati prodotti oltre 500mila unità. Le flotte i cui veicoli montano gruppi Mercedes-Benz TrailerAxleSystems possono beneficiare della MercedesServiceCard, disponibile per i servizi di assistente relativi ai rimorchi e semirimorchi equipaggiati con assi della Stella. Il servizio di assistenza viene prestato indipendentemente dalla marca della motrice e consente ai clienti il libero accesso alla capillare rete di assistenza Mercedes-Benz in tutta Europa.

Con motori Euro VI.
Perché già oggi conviene.

Il nuovo Antos. Pensato per la distribuzione pesante.

Per soddisfare già oggi la normativa di domani sui gas di scarico: i nuovi ed innovativi motori Euro VI di serie sull'Antos riducono nettamente le emissioni di CO_2, ossidi di azoto e particolato. Inoltre la sua notevole efficienza consente bassi consumi di carburante a totale vantaggio sia dell'ambiente che del vostro bilancio. Venite a scoprirlo presso il vostro concessionario Mercedes-Benz di fiducia e all'indirizzo www.mercedes-benz.it

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Un marchio della Daimler AG

L'**Aerodynamics Truck** si basa su un autotelaio a due assi con peso totale a terra di 18 t e sulla cabina di guida larga 2,3 m dell'**Actros ClassicSpace**. Può anche essere utilizzata una cabina dell'Antos.

L'importanza dell'aerodinamica

segue da pagina 4

promettere la consueta comodità di accesso al vano di carico. I flap sono in profilato di alluminio, gli elementi laterali presentano un'elegante linea arcuata. E quando l'autoarticolato si ferma, si richiudono automaticamente per mezzo di appositi motorini elettrici per rispettare la lunghezza massima di 16,5 m consentita dalla normativa agli autoarticolati".

Anche con un autocarro singolo ottimizzato dal punto di vista aerodinamico è possibile nel traspoto di linea e nel servizio di distribuzione ridurre i costi e l'inquinamento. Lo dimostra l'Aerodynamics Truck, a cui sono state trasferite le idee sviluppate per il semirimorchio integrandole con soluzioni specifiche per questo tipo di veicolo. Rispetto ai tradizionali veicoli singoli furgonati, l'aerodinamica migliora del 12 per cento circa, che equivale a una riduzione del consumo del 3 per cento circa sulla strade di grande comunicazione. Con una percorrenza annua di 50mila km, il risparmio è di circa 350 litri l'anno, indicativamente 500 euro in meno di spese e quasi una tonnellate di CO2 in meno dispersa nell'ambiente. Nel trasporto di linea con percorrenze maggiori il bilancio è ancora più favorevole.

"La piattaforma dell'Aerodynamics Truck - ha detto ancora Weiberg - è costituita da un autotelaio a due assi con peso totale a terra di 18 t e dalla cabina di guida larga 2,3 m dell'Actros ClassicSpace. In alternativa si può utilizzare anche una cabina del nuovo Antos. Anche per il truck aerodinamico vale il principio che la cabina di guida dispone già di una buona aerodinamica. Le appendici laterali provengono dalla gamma di accessori originali Mercedes-Benz e si raccordano perfettamente con la sovrastruttura. Dell'elemento di giunzione sulla parte anteriore si può fare a meno ma non del deflettore sul tetto".

La sovrastruttura è una comune furgonatura con una lunghezza esterna di 6,5 m, una larghezza di 2,55 m e un'altezza interna di 2,20 m. I rivestimenti laterali ricordano l'Aerodynamics Trailer. I bordi superiori si raccordano quasi a filo con la furgonatura e i rivestimenti nella parte posteriore sono rastremati e convogliano l'aria verso il diffusore posteriore, completamente integrato nella protezione antincastro. Il portale posteriore è provvisto di "boat tail", l'appendice rastremata analoga a quella del semirimorchio. Gli elementi ripiegabili sono praticamente identici ma in questo caso si aprono di lato con un meccanismo a molla, perché dietro una sponda di carico dà accesso al vano merci.

La fase di sviluppo dell'Aerodynamics Trailer e dell'Aerodynamics Truck non si è conclusa con la presentazione dei prototipi ad Hannover. Mercedes-Benz sta ora effettuando ulteriori approfondite misurazioni dei consumi e prove su strada. Per il Truck si possono anche ipotizzare ampliamenti con un rimorchio adeguatamente equipaggiato per ottenere un autotreno Aerodynamics.

> LA CASA DI STOCCARDA HA ANCHE ESPOSTO L'AERODYNAMICS TRUCK, AUTOCARRO SINGOLO PER TRASPORTO DI LINEA E LA DISTRIBUZIONE CHE CONSENTE DI RIDURRE IL CONSUMO DI CARBURANTE IN UN ANNO TRA 300 E 600 LITRI.

DAIMLER / Consegnati i primi BharatBenz caratterizzati da costi totali competitivi

India, la sfida abbia inizio

AL VIA LE ATTIVITÀ DEI PRIMI CONCESSIONARI AUTORIZZATI. A MEDIO TERMINE I VOLUMI DI PRODUZIONE RAGGIUNGERANNO LE 550MILA UNITÀ.

MUMBAI - Nel 2014 l'India raggiungerà la Cina? Il sorpasso è l'obiettivo a lungo termine che i poteri politici indiani si sono posti. Due le certezze: l'India, con il suo dirompente sviluppo economico e le sue ambizioni politiche, promette di stravolgere gli equilibri geopolitici in Asia; l'uscita dalla crisi, che finalmente comincia a delinearsi in modo sempre più promettente, vedrà i Paesi emergenti in un ruolo di primo piano, tra questi l'India.

In vista di tale roseo panorama Daimler intende essere pronta a sostenere lo sviluppo e approfittare della futura crescita, ponendosi in prima fila come fornitore di veicoli da trasporto efficienti e di qualità ma a un costo totale di proprietà decisamente competitivo. La proposta si chiama BharatBenz, il marchio con il quale tre autocarri hanno sfilato nella metropoli indiana di Mumbai, alla presenza di concessionari e finanziatori, in occasione della solenne cerimonia tenutasi per festeggiare l'avvio delle vendite e delle consegne dei prodotti del nuovo brand indiano di Daimler.

Al via anche le attività dei primi concessionari autorizzati. Entro la fine dell'anno dovrebbero sorgere punti vendita e Service su tutte le principali tratte di trasporto indiane. Daimler India Commercial Vehicles rispetta così i tempi fissati nella tabella di marcia fissata da Daimler tre anni fa.

"Negli ultimi anni - ha dichiarato Andreas Renschler, membro del Board e Responsabile Daimler Trucks e Daimler Buses - il mercato indiano dei trucks ha conosciuto un'espansione tale da farne uno dei più importanti al mondo. Il nostro nuovo marchio BharatBenz arriva al momento giusto per contribuire a questa forte crescita. A medio termine, contiamo di continuare a incrementare i volumi di produzione fino a raggiungere le 550mila unità nel segmento medio e pesante".

"Dopo aver lavorato alla sistematica promozione del marchio BharatBenz - ha detto Marc Llistosella, Ceo e Managing Director di Daimler India Commercial Vehicles, commentando entusiasta il lancio dei nuovi veicoli - finalmente i nostri prodotti potranno farsi apprezzare nel lavoro quotidiano confermando le promesse fatte. Il nostro obiettivo è inaugurare una nuova era nell'autotrasporto merci sulle strade indiane. Una serie di trasportatori selezionati hanno già avuto modo di testare i primi autocarri BharatBenz in condizioni reali, percorrendo fino a 50mila chilometri in servizio effettivo, e i feedback ricevuti sono stati assolutamente positivi. Tutte le aspettative sui punti di forza del prodotto, quali efficienza dei consumi, affidabilità e comfort, sono state soddisfatte o addirittura superate".

Nello specifico, gli autocarri consegnati sono dei BharatBenz 2523R e 3123R (25 o 31 tonnellate di peso totale ammesso) per lunghe percorrenze, e BharatBenz 2523C (25 tonnellate di peso totale ammesso) per l'impiego in cantiere, basati sulla piattaforma di Mercedes-Benz Axor. I robusti ed economici trucks "Modern Domestic" garantiscono ai trasportatori costi totali di proprietà ("Total Cost of Ownership") estremamente competitivi, argomento di vendita sempre più importante anche in India.

Entro il 2014 BharatBenz sarà presente sul mercato con altri 14 modelli, da 7 a 49 tonnellate di peso totale a terra. Anche la moderna Rete di Concessionari risponde puntualmente alle richieste dei trasportatori: consulenza, assistenza post-vendita con diagnostica interattiva del veicolo 24 ore su 24 e offerte di finanziamento e servizi accessori sono solo alcune delle caratteristiche che distinguono BharatBenz.

DAF TRUCKS / Alla scoperta della nuova gamma del modello di punta XF Euro 6

"2013 tutto all'attacco"

Massimiliano Campanella

IL NUOVO XF CON LE SUE ECCELLENTI PRESTAZIONI OPERATIVE È LA "TESTA DI ARIETE" DELLA CASA DI EINDHOVEN PER REALIZZARE GLI OBIETTIVI FISSATI NEL PIANO DI CRESCITA STRATEGICO. "I NOSTRI VEICOLI AERODINAMICI RAPPRESENTANO IL PUNTO DI RIFERIMENTO PER L'INDUSTRIA IN TERMINI DI QUALITÀ", DICHIARA HARRIE SCHIPPERS, PRESIDENTE DAF E VICE PRESIDENTE PACCAR.

EINDHOVEN - Entrerà in produzione a partire dalla primavera del 2013, ma per il management Daf e Paccar il nuovo XF, grazie ai criteri di progettazione che garantiscono la massima efficienza di trasporto, è il veicolo industriale del futuro, il migliore mai esistito per costi d'esercizio bassi e per prestazioni, grazie al nuovo telaio e al nuovo motore Paccar MX Euro 6 che garantisce consumi di carburante ridotti. Come tocco finale: un design esterno aerodinamico e interni moderni e spaziosi.

"Il notevole investimento di Daf nel nuovo modello XF Euro 6 - spiega Harrie Schippers, Presidente Daf e Vice Presidente Paccar - riflette il piano di crescita strategico della società, guidato dalle sue eccellenti prestazioni operative. Si tratta del programma di sviluppo e progettazione meccanica più vasto messo a punto da Daf in 84 anni di storia. Il nuovo Daf XF, che va a integrare i modelli CF e LF già ampiamente riconosciuti sul mercato, è il veicolo industriale migliore per l'industria dei trasporti. I nostri veicoli aerodinamici rappresentano oggi il punto di riferimento per l'industria in termini di qualità. Un risultato ottenuto dalla combinazione di più fattori: nuovi criteri di realizzazione per i motori Paccar MX-13 Euro 6, progettati per 1,6 milioni di chilometri e consumi di carburante ai bassi livelli Euro 5; massime prestazioni di coppia disponibili a ridotto regime motore; tara ottimizzata per la massima portata; telaio di nuova progettazione con una disposizione dei componenti studiata nel dettaglio e capacità del serbatoio del carburante fino a 1.500 litri. Infine, ma non da ultimo per importanza, i costi d'esercizio ridotti: intervalli di manutenzione fino a 150mila km e nuove soluzioni, fra cui raffreddamento eccellente e flusso d'aria ottimizzato, nuovo assale posteriore e nuovi rapporti, Driver Performance Assistant di serie su tutti i modelli. Con il nuovo modello XF, Daf introduce una serie di innovazioni in linea con il programma ATe (Advanced Transport Efficiency, efficienza del trasporto avanzato, ndr)".

Ma cominciamo dal propulsore. Basandosi sull'eccellente reputazione di affidabilità e efficienza che il motore Paccar MX da 12,9 litri si è conquistato in Europa e in Nord America, Daf ha sviluppato una generazione totalmente nuova di motori Euro 6.

Il Paccar MX-13 è caratterizzato da una combinazione di consolidate tecnologie d'avanguardia e numerose innovazioni tecnologiche. L'uso della tecnologia di iniezione common rail, il turbo a geometria variabile e il ricircolo dei gas di scarico (EGR) assicurano eccellente risparmio di carburante ed elevata affidabilità del veicolo. L'avanzato impianto di post-trattamento dei gas di scarico contiene un convertitore catalitico DeNOx e un filtro antiparticolato attivo (filtro antiparticolato diesel) ed è stato sviluppato per ottenere la massima efficienza. Il nuovo motore Paccar MX-13 Euro 6 è disponibile con potenze di 300 kW/410 cv, 340 kW/460 cv e 375 kW/510 cv, con coppie elevate da 2.000 a 2.500 Nm, disponibili da 1.000-1.425 giri/min. Uno dei principi chiave per la realizzazione della nuova trasmissione prevedeva il mantenimento del consumo di carburante allo stesso livello degli attuali motori Euro 5. Il motore MX-13 Euro 6 offre un'eccezionale affidabilità e intervalli di manutenzione tra i migliori del settore (150mila km).

Harrie Schippers, Presidente **Daf** e Vice Presidente **Paccar**

UNA PORTATA PIÙ ELEVATA

Un nuovo assale posteriore ancora più leggero è disponibile per combinazioni fino a 44 t e coppie del motore fino a 2.300 Nm. Nelle sospensioni viene utilizzata una struttura Stabilink che integra la funzione della barra antirollio, riducendo il peso e offrendo elevato livello di stabilità e maneggevolezza eccellente. Anche la nuova piastra di montaggio della ralla e il nuovo vano per le batterie hanno permesso di ridurre il peso. La scatola sterzo è montata su un componente pressofuso multifunzionale, che elimina la necessità di utilizzare una staffa di montaggio separata. Per ottenere la massima efficienza, Daf si è concentrata sulla realizzazione di un telaio totalmente nuovo. Il serbatoio standard di AdBlue da 90 l (serbatoio opzionale da 140 l) è posizionato sotto la cabina e le batterie possono essere poste nello sbalzo posteriore, all'interno dei longheroni del telaio.

L'unione del sistema DeNOx e del filtro antiparticolato in una sola unità permette di offrire capacità del serbatoio del carburante fino a 1.500 litri per aumentare al massimo l'autonomia del veicolo. Tra i miglioramenti nuovi parafanghi posteriori e la traversa posteriore del telaio di nuova progettazione.

IL CONDUCENTE IN PRIMO PIANO

Il nuovo modello Daf XF offre il massimo comfort per il conducente fin dall'ingresso in cabina. Grazie ad un posizionamento ottimizzato del motore e del radiatore, l'altezza del pavimento della cabina è rimasta praticamente invariata. Questo garantisce un'eccellente accessibilità con soli tre gradini in alluminio, ora posizionati in stile "scalinata". Il montaggio ribassato della cabina rende la Super Space Cab una cabina super spaziosa senza uguali, con un volume interno totale di ben 12,6 m3. Il pavimento della cabina ribassato contribuisce inoltre all'eccellente campo visivo. Nuovi sedili, volante, plancia con display, interruttori e portabicchiere offrono il migliore ambiente di lavoro, mentre letti più grandi offrono il massimo livello di comfort durante il riposo: Daf ha allungato il materasso del letto primario (160 mm di spessore) a 2,20 metri.

Gli interni dell'XF presentano diversi miglioramenti significativi. I nuovi sedili Paccar, con una vasta gamma di regolazioni, offrono un livello di comfort ancora più elevato. La posizione dei pedali è stata modificata per permettere il montaggio di un pedale freno di tipo sospeso che offre una maggiore facilità di azionamento e un maggiore spazio libero per i piedi. Il volante è stato ridisegnato, come il quadro informativo centrale sulla plancia, che offre nuove funzioni e un nuovo schermo a colori. L'ampio schermo è molto luminoso e ciò lo rende facilmente leggibile. Il cruscotto è stato ridisegnato, con gradevoli finiture. I nuovi interruttori ad alta visibilità, raggruppati per funzione, rendono intuitivo l'azionamento dei comandi.

Fra le altre nuove aggiunte vi sono i due porta-bevande montati nella sezione centrale della plancia e un nuovo cestino portarifiuti accanto al conducente. Anche i pannelli delle porte sono stati riprogettati: possono essere montati con un inserto in alluminio opzionale, ripreso sulla plancia anche dal lato del passeggero. Contro la parete posteriore è montato un nuovo quadro di comando, e un nuovo capiente portaoggetti.

COMFORT, SICUREZZA E PRESTAZIONI DEL PESANTE OLANDESE

Nuovo ed elegante il design esterno

EINDHOVEN - A bordo del nuovo Daf XF Euro 6 il conducente è in primo piano anche sul fronte della sicurezza: maggiore campo visivo, ampi specchi retrovisori, controllo della stabilità del veicolo, sistema avanzato di frenata d'emergenza, sospensioni della cabina con regolazione ottimizzata, prestazioni di guida e stabilità eccellenti grazie alle nuove sospensioni dell'assale e della cabina.

La funzione di controllo della stabilità del veicolo VSC (Vehicle Stability Control), che aiuta a evitare problemi di sbandamento e di sovrasterzo, è disponibile di serie sul modello Daf XF. Tra gli optional sono disponibili il controllo adattivo della velocità, l'allarme di collisione anteriore e il sistema avanzato di frenata di emergenza. La plancia offre un ambiente di lavoro ergonomico per il conducente. Le nuove sospensioni della cabina, oltre alla struttura rinforzata con zone di collasso anteriori e posteriori sviluppate appositamente, offrono un livello di sicurezza tra i più elevati del settore e la massima protezione dei passeggeri.

Il nuovo modello XF di Daf vanta un design elegante grazie alla nuova progettazione aerodinamica degli esterni con un cabina sinuosa. La griglia dal design moderno contribuisce notevolmente al miglioramento dei flussi d'aria per l'aerodinamica del veicolo e il raffreddamento del motore. Tra le altre funzionalità esterne: un nuovo paraurti in acciaio galvanizzato; gruppi ottici totalmente riprogettati; nuovi gruppi fari con illuminazione a LED tra i migliori nel settore dei veicoli industriali; luci diurne a LED di serie e luci di angolazione opzionali; nuovi parafanghi, deflettori laterali, grembialature laterali e spoiler sul tetto. Il paraurti anteriore, in acciaio galvanizzato per una maggiore durata, è stato progettato per contribuire alla linea aerodinamica e al raffreddamento del motore.

La funzione DPA (Driver Performance Assistant) è un altro esempio della filosofia ATe di Daf per il risparmio di carburante: il display centrale sulla plancia offre al conducente informazioni dettagliate sui consumi, per massimizzare l'efficienza di guida. Sullo schermo informativo vengono visualizzati automaticamente dei messaggi che consentono di aumentare l'efficienza di guida grazie all'indicazione della marcia consigliata. La funzione DPA offre suggerimenti sul risparmio di carburante e sui costi d'esercizio, garantendo la giusta pressione degli pneumatici e la posizione corretta dello spoiler.

Gli interni dell'**XF** presentano diversi miglioramenti significativi tra cui i nuovi moderni sedili **Paccar** che, con una vasta gamma di regolazioni, offrono un livello di comfort ancora più elevato.

MAN / Nuova gamma leggera e media all'insegna dell'efficienza anche con l'Euro 6

All'avanguardia in redditività

DESIGN OTTIMIZZATO PER RIDURRE IL CONSUMO DI CARBURANTE E MIGLIORARE L'AERODINAMICA, NUOVO CONCETTO DI ABITACOLO PER MAGGIORE COMFORT E FUNZIONALITÀ: I NUOVI TGL E TGM PROPONGONO UN ABBINAMENTO PERFETTO DI INTRATTENIMENTO, NAVIGAZIONE E SICUREZZA.

Massimiliano Campanella

MONACO - I veicoli industriali sono veri e propri compagni di viaggio per chi opera nel mondo dei trasporti, insieme al camionista svolgono giorno per giorno compiti gravosi, dai trasporti internazionali di linea sino ai duri impieghi in cantiere. Proprio per questo la loro caratteristica principale deve essere l'affidabilità: il camion deve essere affidabile nello svolgere egregiamente i compiti di trasporto assegnati. Man TGL e TGM sono due gamme di autocarri che svolgono i compiti loro assegnati sin dal 2005, ponendosi come riferimento per i trasportatori in termini di efficienza, redditività e affidabilità. Con questi due tuttofare, utilizzati come autocarri per spedizioni nel trasporto locale e nella distribuzione, per il servizio leggero a lungo raggio, per impieghi cantieristici o nell'ampio spettro dei settori comunali, la Casa di Monaco ha stabilito degli standard di riferimento nel segmento. Le due gamme si sono guadagnate un posto fisso in innumerevoli flotte, sono apprezzate dai trasportatori per le molteplici destinazioni d'uso, la leggerezza strutturale che permette di sfruttare il massimo carico utile, i bassi consumi di carburante, le caratteristiche di marcia esclusive e le eccellenti doti di comfort offerte dal cockpit. Elementi così riconosciuti che Man TGL è stato eletto "Truck of the Year 2006" subito dopo il lancio sul mercato. Ma il premio più significativo si riflette nel successo ottenuto: sin dall'avvio della produzione di serie sono stati venduti complessivamente oltre 150mila TGL e TGM a trasportatori nazionali e internazionali. Oggi, i nuovi TGL e TGM portano avanti il successo della gamma media e leggera da 7,5 a 26 t, che con l'Euro 6 non rinunciano a bassi valori di consumo, riduzione delle emissioni, carico utile e un pacchetto di tecnologie integrate.

AFFASCINANTI TUTTOFARE

Cominciamo dal design. I nuovi gioielli Man del segmento medio e leggero puntano da un lato a offrire un forte impatto estetico su strada, dall'altro a imporre dettami aerodinamici. Il primo elemento dei nuovi TG che cattura lo sguardo è il frontale modificato. Il leone, inconfondibile segno distintivo di tutti gli autocarri Man, è stato integrato nella brillante modanatura cromata. Il funzionale paraurti in tre parti risulta semplice da riparare in caso di rotture; la parte centrale del paraurti presenta una diversa sfumatura di nero e passa intenzionalmente in secondo piano. La mascherina del radiatore moderatamente dinamica impreziosisce l'estetica del frontale del mezzo, gli ampi deflettori laterali con visibili convogliatori dell'aria sprigionano un'idea di potenza ed eleganza. Il bordo superiore del cofano anteriore spostato verso il basso ha liberato spazio per il copri tergicristallo il quale, ora in versione nera, genera un effetto estetico di maggiore ampiezza del parabrezza anteriore. Grazie a questa soluzione si percepisce un'interessante variazione delle proporzioni nella vista frontale che non ha reso necessaria l'adozione di ornamenti stilistici. Il nuovo design ha contribuito addirittura a superare il valore d'immagine dei modelli precedenti, mantenendo però intatta la riconoscibilità di questi autocarri.

Il nuovo approccio stilistico del frontale ha portato un miglioramento complessivo dell'aerodinamica, che si riflette positivamente sui consumi di carburante. Determinanti in tal senso sono gli ampi deflettori con convogliatori dell'aria integrati che ottimizzano i flussi d'aria laterali. Un'altra soluzione pratica per l'impiego quotidiano è la posizione aperta ed esposta al vento di marcia dei tergicristalli, che previene danni all'impianto dovuti all'accumulo di ghiaccio e neve in inverno, offre una visione sempre chiara del traffico e aumenta la sicurezza di marcia. Per semplificare la rimozione dei residui di sporco più ostinati sono previste delle maniglie d'appiglio sotto il parabrezza che permettono una salita più sicura nella parte frontale. L'abitacolo ridisegnato convince per la funzionalità perfezionata, le caratteristiche di comfort e i pregiati materiali.

MAN / Il costruttore parteciperà a Transpotec Logitec

"In Italia ci saremo"

SÌ DEL MARCHIO DEL LEONE. IL SALONE SI TERRÀ A VERONA DAL 28 FEBBRAIO AL 3 MARZO 2013.

MONACO - Cresce l'attesa per Transpotec Logitec, la manifestazione fieristica internazionale dedicata ad autotrasporto e logistica, organizzata da Fiera Milano, che nel 2013 fa ritorno alla sua prima sede, Verona. Sarà il Polo Fieristico della cittadina veronese a ospitare la nuova manifestazione. Tante aziende operanti del mondo del trasporto hanno già dato la loro adesione, certi che Transpotec Logitec si caratterizzerà per un concept completamente nuovo, offrendo occasioni di sviluppo e crescita all'economia.

Tra i costruttori di veicoli industriali determinati a essere presenti in prima fila c'è Man, la cui sede italiana è ubicata alle porte di Verona, nella zona industriale e artigianale di Dossobuono. "La conferma decisa alla partecipazione - spiega Alessandro Smania, Direttore Marketing Italia di Man - nasce dalla condivisione dell'importanza di riportare in Italia dopo cinque anni un'iniziativa fieristica articolata che permetta al settore di ritrovare un momento di incontro e business dedicato all'autotrasporto, e sostenga lo sviluppo di un nuovo modello fieristico che abbina all'area espositiva e alle prove dei mezzi servizi dedicati all'incontro tra domanda e offerta, ai temi di interesse del settore per l'innovazione, la competitività, la sostenibilità economico-finanziaria dell'attività di autotrasporto, la sicurezza, l'internazionalizzazione. Man presenterà i nuovi mezzi Euro 6 e i servizi studiati per rendere più competitiva l'attività degli autotrasportatori, il tutto in una grande area espositiva posizionata nel padiglione che ospiterà il Trucky Village".

MAN / Il costo giornaliero comprende tutte le spese correnti

FullService ora triplica

LA POSSIBILITÀ VIENE ESTESA ANCHE AI VEICOLI PER LA DISTRIBUZIONE E IL CAVA-CANTIERE.

MONACO - Dai veicoli militari ai trasporti eccezionali ai veicoli cava-cantiere, la manutenzione è una delle preoccupazioni di chi possiede un veicolo industriale, a maggior ragione oggi che si tende a possedere il veicolo più a lungo, ad allungare i tempi per un nuovo acquisto. Sulla scorta dell'accoglienza ottenuta dall'iniziativa FullService dedicata agli autotrasportatori italiani, Man ha deciso di offrire la medesima opportunità non solo ai trattori stradali TGX EfficientLine, ma anche ad alcune versioni di veicoli da distribuzione e cantiere: oggi è possibile anche per questa categoria di veicoli riunire in un'unica rata, uguale per l'intera vita lavorativa del veicolo, tutte le spese di gestione.

Man Truck & Bus Italia promuove così ulteriormente questo concetto, reso possibile dall'unione di più servizi: Man FullService riunisce i servizi di Man Finance con un piano finanziario flessibile a tasso di interesse fisso, di Man Service con contratti di servizio come l'estensione della garanzia, manutenzione programmata e le riparazioni, di Man TopUsed con un valore residuo garantito.

Per entrare nel merito dell'offerta economica, si possono fare tre esempi. Nel segmento della distribuzione: Man TGL 12.250 4x2, cabina C, con allestimento centina/cella, da 34 euro al giorno. Per il lungo raggio: Man TGX 18.440 4x2 EfficientLine, da 38 euro al giorno. Per il settore cava-cantiere: Man TGS 41.480 8x4 BB, con ribaltabile posteriore a vasca tonda 40 mc, da 58 euro al giorno. I vantaggi per l'autotrasportatore sono evidenti: tutti i costi di gestione del camion sono certi, per cui diventa molto più facile pianificare i propri impegni finanziari, concentrandosi di più sugli aspetti commerciali.

Con l'evoluzione della gamma leggera e media Man mantiene le promesse del marchio: offrire agli autisti autocarri redditizi e prestazionali che si dimostrano affidabili nell'impiego quotidiano.

Il cuore della tecnologia Euro 6 è costituito dai motori Common Rail a quattro e sei cilindri in linea della gamma Man D08, già ampiamente collaudati e perfezionati dal 2009 nella versione Euro 5-EEV percorrendo diversi milioni di chilometri con quasi 40mila unità vendute. L'ottimale combinazione di tecnologie quali il ricircolo dei gas di scarico (EGR) con percentuale di ricircolo in funzione del fabbisogno, il sistema Common Rail con pressione d'iniezione massima di 1.800 bar, la sovralimentazione bistadio (a seconda del livello di potenza), il raffreddamento intermedio dell'aria di alimentazione (a seconda del livello di potenza) compensa gli aumenti dei consumi dovuti al principio costruttivo adottato per rispettare l'Euro 6.

I nuovi Man TGL e TGM Euro 6 presentano emissioni di sostanze nocive praticamente pari a zero e offrono

valori di potenza, affidabilità e efficienza pressoché identici a quelli della versione Euro 5-EEV. La collaudata tecnologia propulsiva di Man con ricircolo dei gas di scarico viene affiancata nella versione Euro 6 dalla tecnologia di depurazione dei gas di scarico Man AdBlue. Malgrado il conflitto di obiettivi tra riduzione degli ossidi di azoto e contenimento dei consumi, il consumo dei nuovi TG Euro 6 si attesta sullo stesso livello degli autocarri Man motori Euro 5. Il consumo di additivo AdBlue si aggira attorno al 2-2,5 per cento del consumo di diesel. Inoltre, nei nuovi TGL e TGM viene impiegata di serie la strategia HCI (Hydro Carbon Injection), ovvero la rigenerazione sicura del filtro antiparticolato anche nei motori utilizzati prevalentemente a carico ridotto, ad esempio nel servizio di distribuzione o nelle applicazioni comunali. In questo modo la funzionalità di depurazione dei gas di scarico è assicurata anche in condizioni di impiego più severe.

I nuovi TGL e TGM sono particolarmente leggeri. L'aumento di peso di quasi 150 kg per gli autocarri con motore a quattro cilindri e di quasi 190 kg per gli autocarri con motore a sei cilindri, dovuto ai componenti del sistema, è tutto sommato moderato rispetto ai modelli Euro 5 nelle versioni con caratteristiche simili ed è stato contenuto grazie all'adozione di una struttura leggera.

MANUTENZIONE VANTAGGIOSA

Nelle nuove gamme non cambia neanche la frequenza degli intervalli di manutenzione: la perfetta integrazione di tutti i componenti ha permesso di lasciarli invariati per gli autocarri utilizzati nella distribuzione leggera e medio-pesante, che anche nei nuovi modelli arrivano fino a 80mila km. Infine, in tutti i TG vengono ora impiegate batterie PAG completamente esenti da manutenzione.

FACILITÀ DI ALLESTIMENTO PER SFRUTTARE LA LUNGHEZZA DI CARICO

Un'autentica atmosfera di benessere

MONACO - Anche nella versione Euro 6 dei nuovi TGL e TGM è stata mantenuta l'ottima allestibilità dei modelli precedenti: la struttura del telaio Man permette di adottare soluzioni di allestimento convenienti e sfruttare appieno la lunghezza di carico. Se si necessita di un determinato spazio libero laterale sul telaio, ad esempio per il supporto di ribaltabili con gru, sono stati predisposti degli appositi spostamenti dei componenti.

I nuovi TGL e TGM stupiscono non solo per il design accattivante e la tecnologia collaudata, ma anche perché offrono un concetto di abitacolo innovativo, che sa conquistare per i massimi livelli di comfort, funzionalità e materiali di pregio. La cabina di guida è stata adattata alle rigorose esigenze dei conducenti, elevandola a livelli finora appannaggio esclusivo delle vetture di alta gamma. I rivestimenti interni sono stati completamente rivisti: listelli decorativi in alluminio spazzolato, superfici in plastica goffrata e maniglie delle porte cromate-satinate rispecchiano l'idea di esclusività che si è voluto dare alla cabina di guida.

Anche il modulo porta è stato ridisegnato. Una fascia a contrasto in vernice chiara color champagne collocata nella parte centrale rafforza l'impatto estetico della divisione in due parti del cockpit. Il rivestimento interno delle porte può essere richiesto in materiale lavabile, e quindi particolarmente facile da pulire, per eliminare con semplicità polvere e sporcizia dalla cabina. Gli interni moderni e al contempo raffinati soddisfano ogni tipo di esigenze e contribuiscono a creare un ambiente accogliente e piacevole. La nuova ergonomia dell'abitacolo offre nel complesso una maggiore affidabilità motivando e alleviando il lavoro del conducente.

Il nuovo cruscotto è caratterizzato da un elevato livello di funzionalità e intuitività e si presenta con un aspetto ordinato e senza fronzoli. Il pannello di comando del riscaldamento-climatizzatore è stato dotato di nuovi elementi e display. Anche gli interruttori a bilico hanno ora un inedito disegno e i simboli di attivazione possono essere individuati in modo rapido e senza incertezze anche al buio grazie all'illuminazione discreta di cui sono stati dotati. La gradevole modalità notte di tutti gli interruttori e indicatori crea un ambiente rilassato, che permette al conducente di concentrarsi totalmente sul traffico anche durante i viaggi notturni e orientarsi senza problemi sulla strumentazione evitando di azionare i dispositivi errati.

I comandi degli alzacristalli elettrici e della regolazione elettrica degli specchietti retrovisori sono comodamente raggiungibili nel modulo porta. Sono state apportate modifiche anche alla consolle del cambio, alla leva del cambio e al selettore della gamma. Tutti i selettori e gli interruttori luci convincono per la loro forma ergonomica e la lavorazione di pregio.

MAN / Nella nuova serie televisiva Terence Hill ha un compagno d'avventura inarrestabile

Il TGM a "Un passo dal cielo"

NELLA VERSIONE 18.250 4X4 AL SERVIZIO DELLE FORESTE, DEGLI ANIMALI, DEGLI ABITANTI E DEI TURISTI NELLA SPLENDIDA CORNICE DOLOMITICA.

ROMA - Il grande successo della prima serie di "Un passo dal cielo", campione di ascolti nella primavera del 2011, ha permesso a Rai Fiction e alla Lux Vide la realizzazione di una seconda serie. Durante la presentazione della fiction Terence Hill arriva a cavallo a Villa Borghese. È lui il protagonista della serie televisiva insieme agli splendidi paesaggi delle Dolomiti e a un Man TGM in versione 4x4, che ha dimostrato la sua efficienza sui percorsi sterrati e insidiosi delle numerose scene di azione della storia.

UNA GUARDIA FORESTALE DAVVERO SPECIALE

Per 16 puntate, tutte trasmesse in prima serata su Rai Uno, Terence Hill veste la divisa della Guardia forestale della provincia di Bolzano, un corpo che ha un ordinamento un po' diverso da quello della Guardia forestale italiana: il suo compito è puramente di difesa e preservazione del territorio e non di ordine pubblico, i suoi uomini non sono armati, ma al servizio delle foreste, degli animali, degli abitanti e dei tanti turisti che le vivono. E questo è proprio quello che il capo della squadra Pietro, impersonato da Terence Hill, fa quotidianamente tra aquile da far nascere, casi polizieschi da dipanare collaborando con il locale Commissario di Polizia e naturalmente storie d'amore che coinvolgono i protagonisti. Il classico scenario da fiction.

Man TGM 18.250 4x4, allestito con cassone ribaltabile, è l'unico veicolo industriale in forza al corpo della Forestale del lago di Braies. Un vero "stambecco", inarrestabile di fronte a qualsiasi ostacolo grazie alla trazione integrale disinseribile sui due assi, con la possibilità di procedere al blocco dei differenziali sia sui singoli assi sia tra l'asse anteriore e quello posteriore. Il motore è l'affidabile turbodiesel Man a 6 cilindri in linea D0836 con cilindrata da 6871 cc, iniezione elettronica common rail, turbocompressore a due stadi e intercooler, in grado di erogare 250 cv con emissioni contenutissime e nel pieno rispetto dell'ambiente come garantisce l'omologazione EEV.

UN CAMION CHE FA COSE INCREDIBILI

Il Man TGM 4x4 ha affascinato Terence Hill che si è fatto spiegare tutte le sue dotazioni. "È incredibile - racconta senza nascondere il suo entusiasmo - cosa si riesca a fare con questo camion. Non c'è neppure bisogno di toccare l'acceleratore, basta un filo di gas e lui si arrampica dappertutto; e quando sembra che le ruote pattinano, basta inserire il bloccaggio dei differenziali e si riparte senza problemi. Inoltre il suo motore a bassissime emissioni è molto rispettoso dell'ambiente; ricordo le fumate del camion americano nel mio film con Bud Spencer ("Nati con la camicia", degli anni Ottanta, ambientato in Florida, ndr), allora erano scenografiche, oggi fanno giustamente inorridire".

La fiction "Un passo dal cielo", prodotta da Lux Vide insieme a Rai Fiction, è stata realizzata in 25 settimane di lavorazione, per un totale di 800 ore di riprese. Buona parte delle registrazioni è avvenuta in Alto Adige, in luoghi incantevoli come il lago di Braies e le Tre Cime di Lavaredo.

Celebrità in vetta. **Terence Hill** posa vicino al **Man TGM** in un momento di pausa durante le riprese presso le Tre Cime di Lavaredo.

IVECO / Stralis Hi-Way eletto "Truck of the Year 2013"

Secondo sigillo per il campione italiano

PER LA SECONDA VOLTA L'AMMIRAGLIA DELLA GAMMA PESANTE DI IVECO CONQUISTA IL GRADINO PIÙ ALTO DEL PODIO DEL PRESTIGIOSO PREMIO INTERNAZIONALE DEL SETTORE. UN CHIARO RICONOSCIMENTO DELLA QUALITÀ INSITA NEL PROGETTO DELLA NUOVA GENERAZIONE HI-WAY. È LA QUARTA VOLTA CHE LA CASA TORINESE CONQUISTA IL "TRUCK OF THE YEAR" DOPO LE AFFERMAZIONI DEL 1992 CON EUROCARGO, DEL 1993 CON EUROTECH E DEL 2003 CON STRALIS.

Fabio Basilico

Torino -Dieci anni dopo la prima affermazione dello Stralis all'International Truck of the Year nel 2003, l'ammiraglia Iveco torna sul gradino più alto del podio del prestigioso riconoscimento internazionale del settore. Protagonista dell'affermazione che porta la data del 2013 è il nuovo Stralis Hi-Way, evoluzione compiuta del modello che ha fatto la storia dei pesanti Iveco.

Stralis Hi-Way è stato eletto International Truck of the Year 2013 da un gruppo di 25 giornalisti specializzati in rappresentanza di altrettanti magazine europei del settore trasporti che vantano un totale di oltre 700mila lettori. Stralis Hi-Way ha ottenuto 138 voti, superando il secondo classificato Mercedes-Benz Antos arrivato a quota 107, quindi il Ford Otosan nuovo Cargo, terzo, e il Mitsubishi Fuso Canter 4x4, quarto.

Nel corso della sua carriera, Stralis ha vinto il Truck of the Year anche nel 2003, in concomitanza con la sua prima apparizione sul mercato datata primavera 2002. Per Iveco si tratta invece della quarta affermazione nella storia ultratrentennale del premio internazionale: nel 1992 la Casa torinese si aggiudicò il primo posto con l'EuroCargo, bissando il successo l'anno successivo con l'EuroTech. Terza affermazione quella del 2003 con lo Stralis.

Concetto chiave della proposta Stralis Hi-Way è la sigla TCO, Total Cost of Ownership, ovvero l'insieme di tutti i costi di esercizio relativi al veicolo. Stralis Hi-Way è appunto il frutto dell'impegno di Iveco per aumentare la produttività dei suoi clienti: per ridurre ulteriormente il TCO si è fatto di tutto per minimizzare i costi operativi derivanti da consumi e manutenzione e per garantire maggiore valore residuo ed efficienza nella gestione della flotta. La riuscita del progetto è testimoniata dalla motivazione con la quale la giuria del Truck of the Year ha giustificato l'assegnazione del riconoscimento al pesante Iveco: "Con Stralis Hi-Way Iveco ha fornito il miglior contributo per l'efficienza del settore del trasporto su gomma, in termini di riduzione dei consumi, sicurezza, guidabilità, comfort e ridotto impatto ambientale".

Valutazione che trova conferma nelle parole di Alfredo Altavilla, Amministratore delegato di Iveco: "Siamo fieri di ricevere questo riconoscimento. Il nuovo Stralis Hi-Way rappresenta un punto di riferimento in termini di efficienza, qualità e valore per il cliente. Il veicolo è la dimostrazione concreta del rinnovamento della nostra strategia aziendale, che ci rende così vicini ai nostri clienti e in grado di fornire loro prodotti eccellenti".

Migliorando il Cx del 3 per cento la cabina dello **Stralis Hi-Way** è ora più silenziosa in aggiunta a un significativo risparmio di carburante.

La cabina dello Stralis Hi-Way è stata progettata con l'obiettivo di ridurre la resistenza all'avanzamento e si arricchisce di soluzioni estetiche che danno ancora più forza al suo stile inconfondibile. Le linee sono state disegnate per ottenere un ottimo coefficiente di penetrazione aerodinamica, uno dei fattori che più influisce sull'efficienza energetica, tenendo anche conto che a 85 km/h il 40 per cento del carburante viene utilizzato per vincere la resistenza all'aria. Migliorando il Cx del 3 per cento la cabina dello Stralis Hi-Way è ora più silenziosa in aggiunta a un significativo risparmio di carburante nelle missioni a lungo raggio. E per chi utilizza il veicolo prevalentemente in autostrada, il kit aerodinamico specifico, dotato di spoiler regolabile sul tetto e di robusti deflettori laterali, porta a un'ulteriore riduzione dei consumi. Al top della gamma cabine dello Stralis c'è la versione Hi-Way tetto alto per le lunghe percorrenza, con uno spazio interno di oltre 10 metri cubi. Gli interni sono stati completamente riprogettati: nuova plancia ergonomica e funzionale, comandi riposizionati ben visibili e raggiungibili, più vani e scomparti, sistema pneumatico di regolazione del nuovo volante con comandi integrati, sedile ventilato e riscaldato con cintura di sicurezza integrata regolabile in altezza, zona notte con nuovo letto High Comfort largo 80 cm e lungo oltre due metri, letto scomponibile in alternativa che diventa un comodo tavolo, letto superiore per versione Hi-Way pratico e funzionale.

La ricerca dell'efficienza che contraddistingue la mission dello Stralis Hi-Way si avvale anche di dispositivi di controllo evoluti e di facile utilizzo. È il caso di Iveconnect, esclusivo sistema dotato di schermo touchscreen da 7" che consente di gestire in modo semplice e integrato infotainment, navigazione, strumenti di ausilio alla guida e servizi di fleet management. Iveconnect consente di accedere a due set di funzioni dedicate all'autista e al gestore flotta: Iveconnect Drive e Ive-

Anche dal punto di vista estetico, il nuovo **Stralis Hi-Way** ha acquistato una personalità ancora più accentuata. **Iveco** ha conquistato il "Truck of the Year" per quattro volte (1992, 1993, 2003 e 2013).

Iveconnect è l'esclusivo sistema dotato di schermo touchscreen da 7" che consente di gestire in modo semplice e integrato infotainment, navigazione, strumenti per la guida e servizi di fleet management.

TRUCK OF THE YEAR: ALBO D'ORO

1977	Seddon Atkinson 200
1978	Man 19.280
1979	Volvo F7
1980	Man 19.321
1981	Leyland T45
1982	Ford Cargo
1983	Renault G260/290
1984	Volvo F10
1985	Mercedes-Benz LN2
1986	Volvo FL
1987	Man F90
1988	Daf 95
1989	Scania Serie 3
1990	Mercedes-Benz SK
1991	Renault Magnum AE
1992	Iveco Eurocargo
1993	Iveco Eurotech
1994	Volvo FH I serie
1995	Man F2000
1996	Scania Serie 4
1997	Mercedes-Benz Actros
1998	Daf XF95
1999	Mercedes-Benz Atego
2000	Volvo FH II serie
2001	Man TGA
2002	Daf LF
2003	Iveco Stralis
2004	Mercedes-Benz Actros II
2005	Scania Serie R
2006	Man TGL
2007	Daf XF105
2008	Man TGX/TGS
2009	Mercedes-Benz Actros III
2010	Scania Nuova Serie R
2011	Mercedes-Benz Atego
2012	Mercedes-Benz Actros
2013	Iveco Stralis Hi-Way

connect Fleet. Il primo comprende navigatore con funzione "truck navigation", sistema Driving Style Evaluation che svolge la funzione di un istruttore di guida sempre a bordo (uno stile di guida efficiente consente risparmi reali di carburante dal 5 al 12 per cento), il dispositivo di sicurezza Driver Attention Support per proteggere il guidatore da stanchezza e colpi di sonno.

I servizi di fleet management si basa sull'interazione tra guidatore, veicolo e centrale operativa, che permette di tenere sotto controllo tutti i mezzi, verificando in tempo reale orari di guida, consumo di carburante, posizione GPS e tempi di percorrenza previsti. Consente inoltre la gestione automatica degli obblighi di legge relativi a scarico, gestione e archiviazione dei dati del tachigrafo e delle carte autisti. I servizi di fleet managament sono gestiti da Iveco in collaborazione con Qualcomm, leader mondiale di settore.

Per quanto riguarda i propulsori Euro 5/EEV Stralis Hi-Way adotta motori CursorFpt Industrial con architettura a 6 cilindri in linea, in tre varianti di cilindrata - 8, 10 e 13 litri - e otto varianti di potenza diesel - da 310 a 560 cv - più tre versioni a metano CNG da 270 a 330 cv. Nel dettaglio, il Cursor 8 è proposto con potenza di 310 cv e coppia di 1.300 Nm, 330 cv e 1.400 Nm e 360 cv e 1.500 Nm; il Cursor 8 Natural Power eroga 270 cv e 1.100 Nm, 300 cv e 1.200 Nm, 330 cv e 1.300 Nm; il Cursor 10 è proposto in versione 420 cv e 1.900 Nm e 460 cv a 2.100 Nm; il Cursor 13 in versione 480 cv e 2.200 Nm, 500 cv e 2.300 Nm e 560 cv e 2.500 Nm.Stralis Hi-Way si distingue anche per la sua offerta Euro 6, propulsori di cilindrata maggiore e coppia a pari consumi, anche per effetto dell'esclusivo HI-eSCR, un sistema brevettato da Fpt Industrial che rappresenta lo stato dell'arte nella tecnologia dei motori heavy-duty. Con questo sistema di riduzione catalitica, il nuovo Stralis è l'unico veicolo pesante sul mercato a rispettare i limiti Euro 6 senza l'utilizzo di EGR, ovvero il ricircolo dei gas di scarico.

I vantaggi sono presto detti: minore ingombro e peso, combustione ottimizzata, minore produzione di particolato con rigenerazione del filtro antiparticolato in casi eccezionali, nessuna esigenza di raffreddamento aggiuntiva, potenza e coppia specifica ai vertici del mercato. La gamma Euro 6 è costituita dal Cursor 9 (310 cv e 1.300 Nm, 330 cv e 1.400 Nm, 360 cv e 1.650 Nm, 400 cv e 1.700 Nm), Cursor 8 Natural Power, Cursor 11 (420 cv e 1.900 Nm, 460 cv e 2.150 Nm), Cursor 13 (500 cv e 2.300 Nm e 560 cv e 2.500 Nm). Tre le tipologie di cambio: manuale a 9 e 16 rapporti, automatizzato Eurotronic ZF a 12 rapporti, automatico a sei rapporti.

Particolarmente ricca la dotazione di sicurezza dello Stralis Hi-Way, che dispone di un sistema frenante efficiente e affidabile. Tutta la gamma, con la sola eccezione dei modelli con ponte a doppia riduzione, è dotata di freni a disco e l'Ebs (Electronic Braking System) dispone ora della funzione Brake Assistant.I sistemi avanzati di sicurezza rispondono al requisito di proteggere conducente, veicolo e carico.

Nella lista dei sistemi disponibili per Stralis Hi-Way rientra l'Electronic Stability Program, l'Advanced Emergency Braking System per i veicoli con motori Euro 6 che avverte il conducente della possibilità di una collisione e aziona automaticamente i sistemi di frenatura per evitarlao almeno ridurre la velocità d'impatto, l'Hill Holder, il Lane DepartureWarning System, il Driver Attention Support, l'Adaptive Cruise Control, i proiettori bi-xenon che aumentano il cono di visibilità degli autisti e garantiscono una guida rilassata e sicura.

Di particolare utilità le Daytime Running Lights, luci di posizione sempre accese per la massima visibilità del veicolo. Sono disponibili sia con fari bi-xenon che con fari tradizionali.

INTERVISTA / Andrea Bucci, General Manager Iveco Mercato Italia

"Un successo annunciato"

TORINO - Chiediamo ad Andrea Bucci, General Manager Iveco Mercato Italia, un commento sull'importante risultato internazionale conseguito dallo Stralis Hi-Way e quali ripercussioni avrà sulle vendite della nuova ammiraglia Iveco nel nostro Paese la conquista del prestigioso Truck of the Year 2013.

Come valuta la conquista del titolo di Truck of the Year 2013 da parte dallo Stralis Hi-Way?

"Durante il lancio internazionale del nuovo Stralis Hi-Way, avvenuto lo scorso giugno, abbiamo avuto conferma che il mercato e i nostri clienti abbiano percepito un veicolo completo e caratterizzato da elevati standard in termini di qualità, performance e costi di gestione. La conquista dell'International Truck of The Year 2013', il più prestigioso riconoscimento di qualità nel settore dei truck, è stata un'ulteriore conferma dell'alto livello raggiunto da questo prodotto e degli sforzi che, come Iveco, abbiamo fatto per arrivare fin qui".

Come pensate di sfruttare il potenziale d'immagine derivante dalla vincita del Truck of the Year 2013 nel quadro della proposta sul mercato dello Stralis Hi-Way?

"Il fatto che il veicolo sia stato accolto favorevolmente dalla stampa e anche dal pubblico in occasione del Salone di Hannover ci ha fatto comprendere che siamo sulla strada giusta e che la nostra strategia di prodotto sia più che valida. Il premio che abbiamo ricevuto da parte di una rappresentanza altamente qualificata e proveniente dalle riviste più importanti del settore in Europa, non fa altro che rafforzare questa nostra

Andrea Bucci, General Manager **Iveco Mercato Italia**

convinzione. Sicuramente il titolo di 'International Truck of the Year' agevola il nostro compito di far conoscere il veicolo al mercato. Abbiamo anche previsto una campagna di comunicazione, che ruota intorno al concetto di 'Hi-Way of Life', e che esprime il nuovo modo di vivere i vantaggi offerti dal veicolo, in termini di comfort e servizi disponibili per il conducente, oltre che di redditività di business per il cliente. Sono questi i punti di forza che andremo a comunicare e che, grazie a questo prestigioso riconoscimento, sono già stati messi in evidenza. Adesso dobbiamo soltanto andare dai clienti e far provare loro lo Stralis perché si rendano concretamente conto delle valenze del veicolo".

Quali sono i valori e le caratteristiche chiave dello Stralis Hi-Way che hanno influenzato la giuria nell'assegnare il primo premio?

"Il nuovo Stralis Hi-Way è stato premiato 'International Truck of the Year' da una giuria composta da 25 giornalisti delle più importanti riviste specializzate europee per aver 'fornito il miglior contributo per l'efficienza del settore del trasporto su gomma, in termini di riduzione dei consumi, sicurezza, guidabilità, comfort e ridotto impatto ambientale'. I nostri sforzi nel progettare un prodotto in grado di abbattere il costo totale d'esercizio, una sigla che ormai è entrata nel linguaggio comune con il termine anglosassone di TCO (Total Cost of Ownership), ha rappresentato per la giuria un vantaggio competitivo. Il nuovo Stralis, infatti, può raggiungere una riduzione del TCO fino al 4 per cento. Sono molteplici gli aspetti che contribuiscono al raggiungimento di questo obiettivo, tra cui l'innovativo sistema di riduzione catalitica, High Efficiency SCR, unico nel suo genere, che permette allo Stralis di rispettare i limiti Euro 6, grazie al solo sistema di riduzione catalitica, senza necessitare del ricircolo dei gas di scarico. La funzione 'Driving Style Evaluation' rappresenta uno strumento per migliorare lo stile di guida dell'autista che, se collegato all'Iveconnect Fleet, permette al gestore della flotta di valutarne le performance. Tra gli aspetti telematici integrati al veicolo troviamo il dispositivo EBS con la funzione BAS, il DRL, il Driver Attention Support e l'Advanced Emergency Braking System. Infine, il comfort interno della cabina, completamente rinnovata, è stato un ulteriore elemento di pregio, volto a soddisfare un'esigenza che il nostro cliente chiedeva.

Come sta andando lo Stralis in Italia e quali sono le prospettive di mercato nel prossimo futuro?

"In Italia il nuovo Stralis Hi-Way sta confermando la sua assoluta leadership. In totale la quota di mercato è cresciuta di circa cinque punti e il 2012 si presenta come uno dei migliori anni, negli ultimi dieci. Certo, il momento di crisi che la nostra società e i nostri mercati stanno vivendo incide profondamente sulle performance di vendita, e purtroppo non ci sono segnali ottimistici per il prossimo anno. Noi guardiamo con fiducia al 2013, che riteniamo potrà rappresentare un primo momento di ripresa per l'economia mondiale".

Nella primavera del 2002 l'arrivo dello Stralis rivoluziona il segmento dei pesanti stradali

Un decennio da protagonista

SUCCESSORE DELL'EUROSTAR, STRALIS VIENE PRESENTATO SUL MERCATO GIUSTO DIECI ANNI FA NELLA SUA VERSIONE PIÙ PESANTE, QUELLA CON CABINA ACTIVE SPACE.

La serie **EcoStralis**, apparsa nel 2010, è il risultato di un intenso lavoro da parte degli ingegneri **Iveco** all'insegna di ecologia ed economia.

TORINO - La storia dell'ammiraglia dei pesanti Iveco è contrassegnata da un continuo processo di evoluzione che nel corso di appena un decennio ha costantemente migliorato la sostanza dello Stralis. Successore dell'Eurostar, altra pietra miliare della proposta Iveco nel settore, Stralis viene presentato sul mercato nel 2002 nella sua versione più pesante, quella con cabina Active Space. L'anno successivo la gamma si amplia con l'ingresso delle versioni con cabine Active Day e Active Time. Nel 2006 il rinnovamento tocca i motori: le varie versioni del Cursor sono disponibili come Euro 5. La successiva generazione dello Stralis arriva nel 2007 mentre nel 2010 vengono lanciati gli EcoStralis campioni di efficienza e le versioni alimentate a metano. Il resto è cronaca dei nostri giorni, con la nuova generazione Stralis Hi-Way proposta dallo scorso luglio ed eletta "International Truck of the Year 2013".

> LA SUCCESSIVA GENERAZIONE DELLO STRALIS ARRIVA NEL 2007 MENTRE NEL 2010 VENGONO LANCIATI GLI ECOSTRALIS CAMPIONI DI EFFICIENZA E LE VERSIONI ALIMENTATE A METANO.

Nel 2002 Stralis arriva sul mercato proponendo una soluzione rivoluzionaria per quanto riguarda la vita e il lavoro del conducente a bordo. Tutto questo ha un nome ben preciso: Active Space, la cabina progettata intorno alle esigenze dell'autista con un particolare riguardo alla funzionalità, all'ergonomia e al comfort. Active Space di Stralis dispone di un pianale cabina piatto per favorire gli spostamenti interni. Il posto guida è stato ribassato di 15 cm, mentre il pianale è situato a 1,70 metri da terra. Alla cabina, inoltre, si accede tramite tre pratici gradini antiscivolo. A bordo lo spazio abitabile è notevole: il tetto rialzato consente un'altezza interna di 2 metri a livello del pannello posteriore, di 1,96 metri davanti la cuccetta e di 1,90 metri sotto la cornice del tetto apribile.

Nel suo allestimento base, il sedile passeggero diventa optional e la cuccetta inferiore si trasforma in due sedili a panchetta separati, uno a destra e l'altro a sinistra. I sedili poggiano su due contenitori e possono essere collegati da un elemento rigido e da un cuscino aggiuntivo in modo da trasformarsi in una comoda cuccetta larga 66 cm. Partendo da questo allestimento, Iveco propone diverse personalizzazioni: da quella singola arricchita, con possibilità di frigo, tavolo ribaltabile e mini cassaforte, a quella singola per il lungo raggio con cuccetta inferiore di 1,96 m fino a quella per due conducenti. Active Space nasce per soddisfare le esigenze di una missione long distance; tuttavia, all'interno di tale missione le esigenze possono essere diverse e la stragrande maggioranza dei veicoli utilizzati nella lunga percorrenza è destinato a un singolo autista. Iveco quindi ha sviluppato un nuovo concetto di layout d'interno cabina partendo dalle necessità di un singolo autista fino ad arrivare, attraverso la modularità, a una cabina adatta anche alle mission che richiedono due autisti.

Inizialmente, la nuova gamma Stralis viene proposta nelle versioni trattore 4x2 e 6x2 e carro 6x2. Le motorizzazioni Cursor 10 e Cursor 13: nel primo caso sui tratta di un sei cilindri in linea con due livelli di potenza: 400 cv e coppia massima di 1.900 Nm da 1.050 a 1.480 giri/min, 430 cv e 1.900 Nm da 1.050 a 1.570 giri/min. Due anche le versioni di potenza disponibili con il Cursor 13, 6 cilindri in linea: 480 cv e 2.200 Nm da 1.000 a 1.550 giri/min, 540 cv e 2.350 Nm da 1.000 a 1.610 giri/min. I cambi sono forniti da ZF: quelli meccanici appartengono alla serie Ecosplit con assistenza Servoshift, quelli automatizzati EuroTronic full automated sono disponibili in optional. Tutti i trattori e carri della famiglia Stralis sono dotati di quattro freni a disco ventilati Knorr ad azionamento pneumatico e a comando elettronico EBS Wabco, la cui centralina assicura anche le funzioni dell'Abs e del correttore di frenata in base al carico nonché del dispositivo antipattinamento Asr.

Nel 2003, la successiva evoluzione di gamma è assicurata dall'arrivo di Stralis Active Day e Active Time, due veicoli di medio-alto tonnellaggio che si offrono alla clientela in una ricca gamma di versioni. La corta e versatile cabina Active Day è stata pensata in particolare per la distribuzione, la Time è indicata per il lungo raggio nazionale. All'esterno il family feeling con gli Stralis Active Space è evidente mentre all'interno le differenze sono più marcate. La plancia portastrumenti ha un'impostazione più semplice, mancando della inclinazione centrale orientata verso il conducente come sugli Active Space. Il tratto più distintivo rispetto agli Stralis AS resta comunque la diversa volumetria delle due nuove cabine. Active Time è una cabina di tipo lunga a tetto normale o alto, l'Active Day è la tipica cellula da lavoro corta e senza cuccetta. I propulsori sono i sei cilindri in linea Cursor 8 e 10, la cui gamma ricalcava quella di allora degli EuroTech con potenze da 270 a 430 cv. I cambi portano ancora la firma di ZF, dai manuali a nove e sedici rapporti, in quest'ultimo caso disponibile anche con assistenza Servoshift, all'evoluta variante automatica-sequenziale dell'EuroTronic a dodici e sedici selezioni. Importante novità presente su Active Time e Active Day è la rete multiplex dell'impianto elettrico, dove tutte le centraline sono state integrate da una rete digitale che sovrintende all'intero apparato di funzionamento del mezzo.

Nel 2007 la seconda generazione dello **Stralis** apre una nuova pagina nella storia dei pesanti **Iveco**. L'evoluzione estetica, curata dal Centro Stile Iveco, è immediatamente riconoscibile.

E mentre si avvicinava l'entrata in vigore dell'Euro 4 nell'ottobre 2006, Iveco rispondeva alle sfide delle normative antiemissioni anticipando i tempi rispetto alla scadenza dell'ottobre 2009 e immettendo sul mercato veicoli di gamma pesante equipaggiati con motori Euro 5. Tutti i veicoli presentano una personalizzazione dedicata alla nuova generazione Euro 5 che riprende il colibrì stilizzato già visto in occasione della presentazione dei primi Stralis Euro 4 ed Euro 5 in Germania nel giugno 2005. Quei modelli progrediscono ulteriormente per sfruttare al meglio la tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction) che Iveco ha scelto non solo per rispettare i nuovi limiti sulle emissioni ma anche per garantire performance in termini di prestazioni, consumi e quindi di redditività. La gamma Stralis Euro 4/Euro 5 dispone di nuovi motori con tarature ottimizzate su prestazioni e consumi. Il Cursor 8 ha una potenza d'ingresso di 310 cv e coppia massima di 1.300 Nm superiore a quella del precedente 350 cv, versioni più potente del Cursor 8 in Euro 3. Le altre due potenze offerte sono di 330 e 360 cv con coppie di 1.400 e 1.500 Nm. Il Cursor 10 cresce di 20 cv in entrambe le configurazioni, salendo quindi a 420 e 450 cv. Il Cursor 13 nella nuova veste guadagna 20 cv in entrambe le versioni, che diventano quindi di 500 cv e 560 cv, accompagnati da una crescita della coppia motrice che si attesta a 2.300 e 2.500 Nm.

> IL RESTO È CRONACA DEI NOSTRI GIORNI, CON LA NUOVA GENERAZIONE STRALIS HI-WAY.

Nel 2007 arriva il Nuovo Stralis e si apre una nuova pagina di storia: tre cilindrate con potenza da 310 a 560 cv; cambi manuali, automatici e automatizzati, trattori e rigidi in configurazione 4x2, 6x2 e 6x4; sospensioni meccaniche, pneumatiche e full pneumatic con soluzioni "grandi volumi" e "casse mobili"; tre cabine, Active Day, Active Time e la nuovissima Active Space Cube che deve il suo nome alle dimensioni interne quasi cubiche; quattro altezze di tetto, flat, low, medium e ora anche high. L'ammiraglia del gruppo è quella con la cabina Active Space Cube tetto alto, in grado di offrire 95 mm di altezza e 90 mm di profondità in più, per un incremento totale di 1,8 metri cubi di volume. Tanto spazio in più ma anche più ergonomia, comfort e soluzioni a disposizione del conducente. La maggior parte dei miglioramenti introdotti sulla cabina Active Space Cube sono stati estesi alle altre cabine della gamma: questo fa del Nuovo Stralis l'ambiente ideale per ogni tipo di mission a breve, medio e lungo raggio. Ovviamente non manca l'evoluzione estetica, curata dal Centro Stile Iveco. La gamma motorizzazioni propone il Cursor 8 da 310, 330 e 350 cv, il Cursor 10 da 420 e 450 cv e il Cursor 13 da 500 e 560 cv.

Nel 2010, la parola d'ordine di Stralis è ecologia ed economia, un binomio che trova la sua espressione riuscita nella nuova serie EcoStralis. Sulla quale Iveco ha lavorato molto, partendo dall'ottimizzazione dei motori con l'obiettivo di ridurre consumi ed emissioni di CO_2. Gli EcoStralis sono disponibili inizialmente con il Cursor 10 nelle versioni da 420 a 460 cv e poi anche con il Cursor 13 da 500 cv. In tutti i casi si tratta di propulsori in regola con la normativa EEV, il più severo standard ancora oggi in vigore. Tra le diverse soluzioni implementate da Iveco per la riduzione di consumi ed emissioni, sono comprese l'adozione di spoiler laterali e frontali per il miglioramento dell'aerodinamica e il Tyre Pressure Monitoring System con il quale l'autista può costantemente tenere d'occhio la pressione dei pneumatici, la cui correttezza è fonte di maggior consumo e maggior rischio di incidenti. Con EcoStralis, l'ammiraglia dei pesanti Iveco si conferma ancora una volta protagonista di primo piano del settore. L'arrivo nel 2012 di Stralis Hi-Way non è che l'ennesima conferma di questo assunto.

NUOVO STRALIS HI-WAY

WINNING ON THE HI-WAY

Nuovo Stralis Hi-Way: Truck of the Year 2013.

Tecnologia innovativa che riduce al minimo il costo totale di esercizio.

Nuovi motori con prestazioni eccellenti e bassi consumi.

Stile e design originali, uniti a un comfort di categoria superiore.

Oggi il mondo del trasporto professionale ha un nuovo protagonista. Vincente.

Nuovo Stralis Hi-Way: Truck of the Year 2013.

IVECO

WWW.IVECO.IT

ITALSCANIA / Intervista a Giancarlo Fulchieri, nuovo Amministratore delegato di Scania Milano

"Fattore dominante: l'aumento delle trattative"

DETERMINATO E GRINTOSO, IL NUMERO UNO DELLA CONCESSIONARIA LANCIA LA SFIDA AI COMPETITORS: "NEL 2013 ARRIVEREMO AL 12-13 PER CENTO DI QUOTA. LA LOTTA SARÀ DURA MA ABBIAMO UN'ARMA: SIAMO IN GRADO DI DARE AL TRASPORTATORE IL TRATTORE CHE EGLI DESIDERA".

Massimiliano Campanella

LAINATE - L'esperienza e la competenza di Giancarlo Fulchieri, dal 1° settembre 2012 Amministratore delegato di Scania Milano, le si percepiscono alle prime parole. Poco più che trentenne veniva inviato a Chicago da quella che ai tempi si chiamava Fiat Trattori. La sua missione: sviluppare la Rete negli Usa. Sul campo Fulchieri si giocò tutto e dimostrò di avere le carte in regola, tanto da assurgere al ruolo di Direttore di Area. In Italia? Macché! Si occupò del sud est asiatico, da Singapore a Tokyo. E anche negli ultimi vent'anni la sua carriera, interamente nel mondo dell'autocarro, lo vede spostarsi da un capo all'altro del mondo: otto anni in Gran Bretagna, due nel Benelux, per occuparsi rispettivamente dei veicoli medi, pesanti e usati della gamma Iveco e del marchio New Holland Construction. In mezzo le tappe italiane in Iveco a Bologna, come Direttore generale dal 1987 al 1993, e Torino, la sua città natale e di residenza, come International Key Account europeo Iveco.

BAGAGLIO DI ESPERIENZE

A 67 anni Giancarlo Fulchieri porta in Scania il bagaglio di esperienza accumulato nel corso di una lunga militanza nel settore. "Ho trascorso - ci ha detto il nuovo numero uno di Scania Milano - vent'anni nel mondo dei veicoli industriali, dei quali otto all'estero, e sono entrato in contatto più volte con Scania da concorrente, potendone apprezzare la qualità del prodotto, i bassi consumi, l'estrema affidabilità, l'ampia gamma di applicazioni, oltre al valore residuo dell'usato. Ho sempre sognato di poter vendere mezzi Scania, che nel mondo del truck è sinonimo del top della qualità, dal punto di vista estetico così come sotto il profilo delle performance, del risparmio e della garanzia di essere al volante di un mezzo che non ti lascia per strada, che non dà inconvenienti. Sono i tre elementi base per un camionista: performance, risparmio di carburante e durabilità. Scania questi tre valori li rispecchia tutti. A essi va aggiunto un valore residuo elevato che rappresenta un vantaggio enorme: dopo cinque o sei anni, a parità di tonnellaggio e catena cinematica, quando rivendi il camion sul mercato uno Scania vale di più rispetto a un veicolo della concorrenza".

Non è che Fulchieri parla così adesso perché è a capo della primaria concessionaria italiana della Casa svedese? "Dall'esterno - ci ha confidato l'Amministratore delegato - l'ho sempre dichiarato: se fossi stato un camionista avrei acquistato uno Scania. Oggi semmai ne sono più convinto: sto apprezzando tutto questo vivendolo in prima persona, arricchito dei valori primari per Scania, in particolare il 'customer first', il rispetto per l'individuo. Tutto il mondo interno Scania è basato sul cliente finale, al quale viene prestata un'attenzione estrema: ogni processo decisionale parte dal basso, le fasi di produzione, vendita e post-vendita, sono tutte soggette a procedure dettagliate orientate al trasportatore che guiderà il mezzo, con metodi precisi e puntuali cui devono attenersi tutti i settori".

Con quale mission arriva a dirigere Scania Milano? "Scania Milano - ci ha risposto Fulchieri - è stata fin qui ottimamente gestita dal mio predecessore, l'ingegner Stefano Fedel (che dopo due anni alla guida del dealer lombardo rientra in Italscania come Responsabile della Direzione Sviluppo Rete, ndr), che ha implementato l'attività di post-vendita ponendo estrema attenzione agli ambiti legati all'officina e alla vendita di ricambi, ha messo bene in carreggiata la concessionaria quindi non potrò che seguire il suo solco. Il mio obiettivo è cercare di proseguire su questa strada migliorando la parte strutturale e delle vendite. Rivolgendo lo sguardo alla vendita dei veicoli, è mia intenzione attuare una prospezione mirata verso quei segmenti che non hanno subito drammatiche riduzioni di volumi, per consolidare la presenza del brand Scania in queste aree specifiche, ampliare il ventaglio della possibilità in quei settori che soffrono di meno la crisi: il trasporto di generi alimentari, ad esempio il trasporto del latte, il settore ecologico, il trasporto carburanti e di rottami. Questo vuol dire lavoro più impegnativo, chiederò ai venditori uno sforzo particolare: ampliare la loro prospezione. Sul piano metodologico credo molto nel lavoro in team, senza imposizioni brutali: obiettivi condivisi nella massima trasparenza".

OPERATIVA DAL 1981

Scania Milano, dal 2010 direttamente controllata da Italscania, è stata fondata nel maggio del 1981. Inizialmente ubicata a Grandate, in provincia di Como, nel 1995 si è trasferita nel nuovo capannone di Lainate. Nel corso degli anni ha visto ampliare sempre più il proprio mercato, aumentando la capillarità della propria presenza sul territorio. La zona nella quale opera la concessionaria è caratterizzata da aziende medio-piccole che lavorano in nicchie di mercato, dove la specificità del trasporto è la regola. Quali sono l'attuale configurazione geografica del dealer e la posizione sul mercato? "Il nostro territorio di riferimento - ci ha illustrato Giancarlo Fulchieri - parte da Milano Nord per raggiungere Monza e Brianza, Como, Varese, Novara e Verbania. Per il momento Scania detiene una quota del 9 per cento. L'obiettivo per il 2013 è salire di due o tre punti, ma credo che chiuderemo già quest'anno con un miglioramento che ci consentirà di porre come obiettivo per l'anno prossimo una quota del 12 o 13 per cento. Piccoli segnali di ripresa del mercato si avvertono in questi mesi di fine anno, anche se non direi che è la famosa luce in fondo al tunnel. D'altra parte neanche direi che quella luce è un treno che ci arriva e ci investe: nel giugno-luglio 2013 cominceremo a percepire qualche miglioramento, è l'unica previsione che mi sento di fare. Il resto lo lascio alle agenzie di rating, che non mi pare riescano loro stesse a fare previsioni in questo momento storico. Dalla mia esperienza nel settore ricavo un insegnamento: il trasporto merci è il settore che nella crisi entra per primo e ne esce per ultimo, la subisce tutta".

Quali sono le "armi" di Scania Milano per raggiungere l'obiettivo del 12-13 per cento nel 2013? "Scania - ha dichiarato Fulchieri - ha un vantaggio enorme rispetto ai competitors: può dare al trasportatore il trattore che vuole, da 280 cv in su fino a 730 cv, dai veicoli da distribuzione ai pesanti stradali fino ai trasporti eccezionali e cava-cantiere. Questo è un fattore che ci premia: la gamma si apre a ventaglio per ogni tipo di applicazione. I mezzi, le 'armi' le abbiamo: occorre aumentare le trattative in atto, esserci su più trattative. È inutile recarsi solo da chi è già cliente, semmai bisogna andare più frequentemente da chi non lo è mai stato o ci ha abbandonato. Così combattuta la lotta è più dura, lo so, ma l'aumento della prospezione sarà il fattore dominante".

Com'è cambiato il mondo del truck in questi ultimi anni? "Se penso al 2007 - ha proseguito il numero uno di Scania Milano - non posso che constatare il drammatico ridimensionamento dei volumi, che ad esempio nell'area di nostra competenza si sono più che dimezzati: un camionista oggi cambia il camion dopo sette o otto anni, non più tre o quattro. Diretta conseguenza è il calo delle vendite e l'aumento della competitività in ogni trattativa. Intanto cambia anche la configurazione del mercato: i padroncini tendono ad accorparsi in forme di collaborazione per affrontare il periodo di sofferenza, offrono tariffe molto basse per chiudere i bilanci e faticano quindi a fare profitti. A quel punto l'esigenza è avere un mezzo efficiente e risparmioso, badare ai consumi diventa una delle priorità cui prestare attenzione: se con un litro di gasolio si percorrono 3,5 o solo 3 chilometri la differenza la si sente, si viaggia intorno ai 10mila euro l'anno".

SERVE UNO SPIRITO COMUNE

Quale può essere una strategia per uscire dalla crisi? "Per affrontare la crisi - ha risposto Fulchieri - occorre innanzitutto uno spirito comune di tutti i costruttori. Dall'altra parte le istituzioni dovrebbero favorire una maggiore fluidità delle infrastrutture: le tematiche ambientali mi vedono assolutamente d'accordo, ma se un camion è bloccato nel traffico anche l'inquinamento ne risente. L'intermodale è rimasto un sogno mai realizzato, tutto viaggia ancora quasi interamente su gomma, in Italia come in Belgio e Olanda: basta fare un giro nel Nord Europa per assistere a code di camion per decine e decine di chilometri. Ovunque è questa la realtà, anche in paesi che riteniamo più sviluppati del nostro: non resta che implementare le infrastrutture, pensando ad esempio a corsie dedicate in autostrada. Se ciò avviene, si è legittimati ad assumere decisioni drastiche come accaduto in Germania: tariffe supplementari in autostrada in funzione dell'inquinamento del veicolo, paga di più chi inquina di più. Potrebbe accadere anche da noi e anche nelle strade statali: un ulteriore aggravio per chi ha una flotta vecchia, un ulteriore motivo per rinnovarla. Così si affronta anche il problema italiano di un parco a rischio d'invecchiamento eccessivo".

Persona affabile, Fulchieri è tanto determinato nel lavoro quanto nonno affettuoso in casa. Il suo hobby nel (poco) tempo libero? Trascorrere tempo con la famiglia, in particolare con la nipotina Ottavia. È lì che si sente a casa, lì che si ricarica per tornare, il giorno dopo, nella dura lotta per aumentare le trattative di vendita.

Giancarlo Fulchieri, Amministratore delegato di **Scania Milano**

Stefano Fedel (a sinistra), Responsabile della Direzione Sviluppo Rete **Italscania**, e **Giancarlo Fulchieri**.

IL MONDO DEI TRASPORTI
MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE
Paolo Altieri
DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE
Via Ramazzotti 20 - 20900 Monza
Tel. 039/493101 - Fax 039/493103
e-mail: info@vegaeditrice.it
SEDE LEGALE
Via Stresa 15 - 20125 Milano
EDITORE Vega Editrice
PRESIDENTE Luisella Crobu
DIRETTORE EDITORIALE Cristina Altieri
CONDIRETTORE EDITORIALE Vincenzo Lasalvia
PUBBLICITÀ
Vega Editrice srl: Via Ramazzotti 20 - 20900 Monza
Tel. 039/493101 - Fax 039/493103
PROMOZIONE Piero Ferrari
ART DIRECTOR Renato Montino
IMPAGINAZIONE E FOTOCOMPOSIZIONE
Varano, Busto Garolfo (Milano)
STAMPA
Graphicscalve, Vilminore di Scalve (BG)

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

VOLVO TRUCKS / Nuovo sistema per la verifica delle condizioni dei veicoli da remoto

Magica connessione

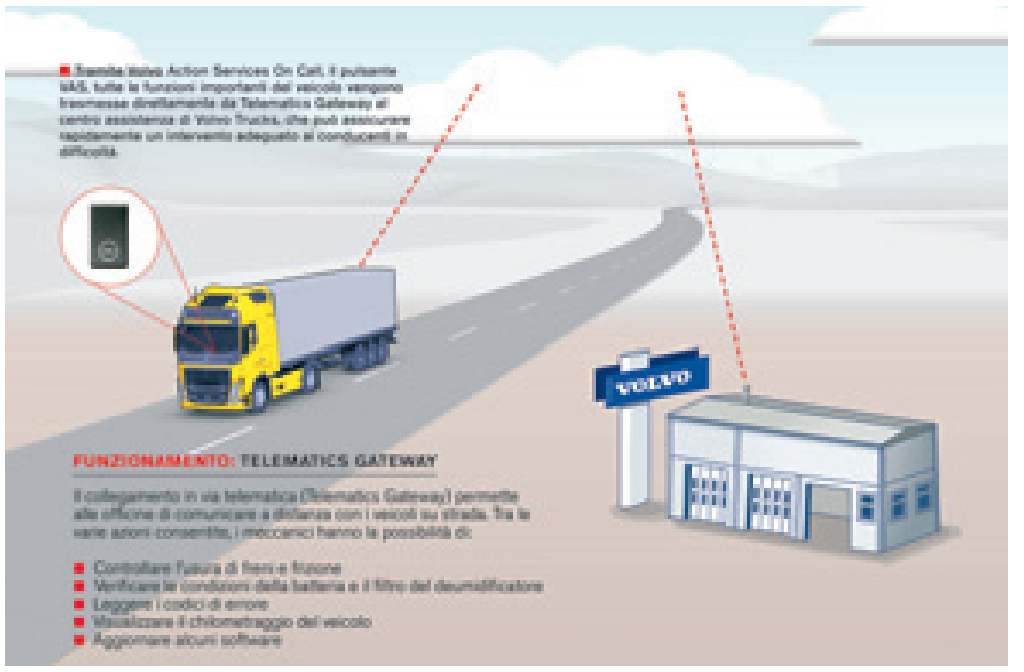
I NUOVI SERVIZI DA REMOTO SONO STATI REALIZZATI GRAZIE ALL'ULTIMA VERSIONE DEL SISTEMA TGW CHE CONSENTE ALLE OFFICINE VOLVO DI MONITORARE LE CONDIZIONI DEI MEZZI, NONCHÉ DI LEGGERE I CODICI DI ERRORE TRAMITE LA RETE GSM.

Giancarlo Toscano

GÖTEBORG - I tempi di operatività sono al centro dell'attenzione di ogni azienda di trasporto che voglia essere competitiva. Cuore di questo approccio è l'efficienza del veicolo che porta a un'ottimizzata gestione dei costi d'esercizio. Volvo Trucks ha pensato di agire sui tempi di operatività aumentandoli grazie all'apporto della moderna tecnologia. Nello specifico parliamo di connessione wireless. Il costruttore svedese ha sviluppato un nuovo sistema basato su GSM che permette alle officine di verificare le condizioni dei veicoli da remoto. Una soluzione che, se ritenuta fantascientifica solo qualche anno fa, oggi è concretamente applicabile e con indubbi vantaggi in termini appunto di aumento dei tempi di operatività e di riduzione dei costi di manutenzione.

I nuovi servizi da remoto, che saranno introdotti sul mercato europeo il prossimo anno, sono stati realizzati grazie all'ultima versione del sistema TGW (Telematics Gateway) installato nei veicoli che consente alle officine Volvo di monitorare le condizioni dei mezzi e il livello di usura dei loro componenti, nonché di leggere i codici di errore in remoto tramite la rete GSM. "Grazie a questi nuovi strumenti di comunicazione a bordo dei veicoli - dice Christian Gustavsson, responsabile dell'assistenza di Volvo Trucks - le officine ricevono continuamente informazioni sullo stato di usura di una serie di componenti".

In pratica, il nuovo sistema permette ai tecnici addetti all'assistenza delle officine di verificare il chilometraggio percorso dai veicoli e la velocità di usura dei vari componenti. Sulla base di questi dati, le officine possono programmare la manutenzione in base alle reali esigenze di ogni singolo mezzo. "In questo modo - continua Christian Gustavsson - aumenteranno i tempi di operatività e si ridurrà il rischio di soste impreviste lungo la strada. Di conseguenza, migliorerà la sicurezza e si ridurrà il carico di lavoro amministrativo delle aziende di trasporti, mentre i loro clienti potranno contare su una maggiore affidabilità".



Christian Gustavsson, responsabile dell'assistenza di **Volvo Trucks**. A lato, la ricostruzione grafica del nuovo sistema di monitoraggio.

La comunicazione remota tra veicolo e officina completa il programma di assistenza. Infatti, se un veicolo viene utilizzato in modo diverso da quanto previsto nel programma di assistenza originale, la frequenza degli interventi di manutenzione potrebbe rivelarsi troppo alta o troppo bassa. Quando l'officina riceve i dati sul reale livello di usura, potrà così adattare gli interventi di manutenzione alle effettive esigenze del veicolo. Come spiega Gustavsson, "molti parametri sono difficili da calcolare. Un veicolo che viaggia in condizioni più difficili rispetto alla media tende a usurare determinati componenti più rapidamente, mentre un veicolo che viaggia in condizioni più tranquille potrebbe utilizzare gli stessi componenti ancora per molto tempo anche se da programma andrebbero sostituiti. Questa imprevedibilità comporta incertezza per le aziende di trasporto".

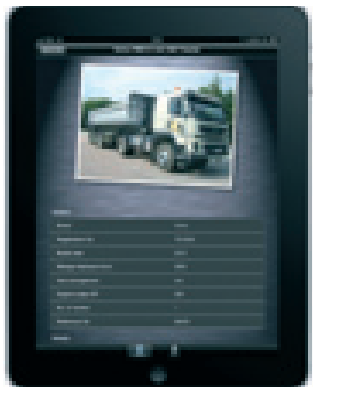
Se un veicolo viene utilizzato in modo diverso da quanto previsto nel programma di assistenza originale, l'officina viene informata. Ad esempio, all'officina può essere segnalata l'usura delle pastiglie dei freni. In questo modo, le parti usurate vengono sostituite in tempo evitando qualunque problema durante i viaggi più lunghi. "È una situazione vantaggiosa per tutti - aggiunge Christian Gustavsson - L'opportunità di evitare visite non pianificate alle officine garantisce una maggiore efficienza tanto delle aziende di trasporto quanto delle officine".

Grazie al TGW sarà possibile ricevere gli aggiornamenti dei parametri in remoto e, in futuro, aggiornare interi pacchetti software del veicolo. Inizialmente il sistema comprenderà un numero limitato di parametri, ma, a detta di Christian Gustavsson, nel giro di qualche anno Volvo Trucks svilupperà una gamma molto più ampia di apparecchiature simili mirate ad aumentare sempre più i tempi operativi delle aziende di trasporti e a ridurre i costi d'esercizio.

VOLVO TRUCKS

UN'APP PER CERCARE IL CAMION PIÙ ADATTO

GÖTEBORG - *Acquistare un truck Volvo usato da un rivenditore autorizzato è un valido investimento dal momento che il camion di "seconda mano" riceve lo stesso supporto e servizio di un truck nuovo di zecca. In più, con la disponibilità della nuova app per la ricerca di un nuovo truck, è ancora più facile cercare il camion usato che più risponde alle proprie esigenze. È quanto promette Volvo Trucks che ha da poco licenziato la nuova app che è un'estensione del sito dedicato appunto alla ricerca di un veicolo industriale. L'app consente agli utilizzatori di localizzare i camion usati in tutto il mondo. Attraverso la funzione di ricerca, i trucks possono essere rintracciati suddivisi per modello, chassis e location nonché per altri parametri. L'app include anche i contatti telefonici e di posta elettronica del venditore e una funzione per localizzare il dealer e ricevere istruzioni per raggiungerlo. È possibile scaricare gratuitamente l'app di Volvo Trucks dall'Apple App store e da Google Play.*



UN'IMPRESA SENZA PRECEDENTI QUELLA DELLA FUNANBOLA AMERICANA, MAI PROVATA NEANCHE A HOLLYWOOD

Faith Dickey trionfa su YouTube con la sua acrobazia di successo

L'acrobata americana **Faith Dickey**.

ZINGONIA - Una giovane donna cammina su un filo teso tra due camion che vanno a tutta velocità: un'acrobazia simile non è mai stata provata neanche a Hollywood. Il video dell'acrobazia "La Ballerina Stunt" ha già avuto un successo incredibile su YouTube con oltre tre milioni di click. L'acrobata sul filo è la funambola americana Faith Dickey, che detiene il record mondiale di highlining (ovvero slacklining in quota), sport nato di recente che prevede di camminare su un filo più lungo e più in alto possibile. "Sono abituata - spiega Faith Dickey - alle altezze, ai percorsi lunghi e ai fili che ondeggiano nel vento, ma di solito questi sono saldamente ancorati a superfici rocciose. Camminare su un filo fissato a due punti in movimento è molto diverso".

Quando i membri del team di Hollywood che ha realizzato il filmato hanno sentito l'idea per la prima volta, sono rimasti senza parole. "E io - dichiara Peter Pedrero, che in genere prepara scene d'azione di film quali James Bond, Harry Potter e Pirati dei Caraibi - che credevo che tutto il possibile fosse già stato fatto. La questione è che mai nessuno aveva camminato su un filo teso tra due veicoli in movimento. Mi sembrava una sfida incredibile e sono proprio le sfide che mi stimolano ad andare avanti". Il regista del video è Henry Alex Rubin, candidato all'Oscar. Suo il lungometraggio "Disconnect" con lo svedese Alexander Skarsgård. "Il mio genere di ripresa preferita - dice Henry Alex Rubin - è quando qualcuno mi dice che qualcosa è impossibile da filmare. Quando sento che non è possibile mi fa venire voglia di muovere le montagne. Faith Dickey è uguale. Dille di no e sarà il suo carburante. Ha stupito me e l'intero equipaggio con il suo coraggio. Questa prodezza era un modo per testare la precisione del nuovo Volvo FH e ha finito per essere tanto una testimonianza di audacia che di coraggio".

Il video è stato girato in Croazia su un nuovo tratto di autostrada quasi completata e privo di traffico. L'acrobazia è decisamente spettacolare ma la sicurezza è stata di fondamentale importanza per Volvo Trucks così come per il coordinatore dell'acrobazia Pedrero. "Le acrobazie - sottolinea Peter Pedrero - non sono adatte agli spericolati. La sicurezza viene sempre prima di tutto. Bisogna essere pronti al peggior scenario possibile in qualsiasi momento e sapere come gestirlo. Preparazione fino al minimo dettaglio, pianificazione meticolosa: tutto questo è d'importanza vitale". La forza alla base del video è Volvo Trucks.

Lo scopo è evidenziare la guidabilità e la straordinaria manovrabilità del Volvo FH, il modello più recente sviluppato dal costruttore svedese. L'acrobazia è stata possibile grazie all'eccellente stabilità e tenuta di strada del nuovo Volvo FH. Grazie a questa stabilità, entrambi i camion sono riusciti a mantenere una distanza costante per tutta l'acrobazia. "Non è sufficiente - spiega Ulf Nordqvist, responsabile di progetto per la nuova serie Volvo FH - affermare di essere bravi. Il nostro obiettivo era dimostrare l'entità dei progressi che abbiamo compiuto nell'area della guidabilità e della manovrabilità".

DALLE GAMME TGL, TGM, TGS E TGX UN'AMPIA SCELTA DI VEICOLI

Tutti in prima linea i quattro condottieri del Leone

Un **TGL** utilizzato nella raccolta rifiuti.

MONACO - Le quattro gamme Man TGL, TGM e TGS come pure la gamma TGX offrono un'ampia scelta di veicoli per i più diversi impieghi.

A queste si aggiungerà la gamma TGS WW, progettata in modo particolare per i mercati extraeuropei, e la gamma Man CLA di produzione indiana, proposta sui mercati asiatici e africani. Le potenze disponibili dei motori Man vanno da 110 kW/150 cv fino a 500 kW/680 cv, motori non soltanto adeguati al valore limite dei gas di scarico Euro 5 attualmente in vigore, ma che soddisfano anche la più severa norma non obbligatoria EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicle).

Man 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 t. La sicurezza è garantita dalla possibilità di equipaggiamento di questa gamma con l'ESP (programma elettronico di stabilità), 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.

La gamma Man TGM copre il segmento di peso totale ammesso a partire da 12 t e raggiunge, nella versione a due assi, le 18 t mentre nella versione a tre assi le 26 t. Grazie alla trazione integrale, le aziende municipali hanno a disposizione un veicolo pratico, utilizzabile per tutto l'anno. La motorizzazione di base della gamma TGM è di 184 kW/250 cv, 213 kW/290 cv e 250 kW/340 cv completano l'offerta di motori disponibili.

Questi moderni motori a sei cilindri con sistema d'iniezione Common Rail sono conformi alle norme sui gas di scarico Euro 4 ed Euro 5 nonché al più severo standard EEV, senza dover ricorrere all'impiego di additivi per la depurazione dei gas di scarico.

L'offerta di cabine, apprezzate per il comodo accesso, l'economia degli spazi e la strumentazione, comprende le quattro versioni C, L, LX e le cabine doppie a quattro porte.

Anche nella gamma media Man sono disponibili il programma elettronico di stabilità ESP e il cambio automatizzato Man TipMatic. La gamma TGS offre una notevole varietà di configurazioni degli assi con assi anteriori e posteriori aggiunti, vari sistemi di sospensione e la scelta fra trazione integrale innestabile oppure permanente.

La gamma da 18 a 41 t 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 compreso tra 235 kW/320 cv e 397 kW/540 cv.

MAN TRUCK / Dalla Casa di Monaco soluzioni tecniche per gli operatori dei servizi comunali

Vita più facile per l'autista

PRATICO ED ERGONOMICO L'ELEMENTO DI COMANDO PER I VEICOLI PER LA RACCOLTA DEI RIFIUTI: DURANTE LA FASE DI CARICO IL VEICOLO FRENA DA SOLO. CON L'INNOVATIVO SISTEMA DI TRAZIONE MAN HYDRODRIVE SI PUÒ TRASPORTARE UN CARICO UTILE MAGGIORE, MA L'ALTEZZA RIMANE INVARIATA.

Nils Ricky

MONACO - Il profilo di marcia di un autocarro impegnato nella raccolta dei rifiuti si differenzia notevolmente da quello dei veicoli industriali impiegati in altri campi. Pochi metri separano solitamente le diverse stazioni di carico. Il conducente deve continuamente avviare il mezzo, cambiare marcia, frenare e fermarlo. Allo stesso tempo, il sistema idraulico deve essere ogni volta attivato e disattivato per le operazioni di carico e compattazione dei rifiuti. Man propone autotelai per i veicoli destinati alla raccolta dei rifiuti che vantano importanti caratteristiche tecniche volte alla sostanziale semplificazione delle operazioni che deve svolgere il conducente. All'IFAT Entsorga 2012 di Monaco di Baviera, fiera leader internazionale dedicata all'ambiente, al riciclo e al trattamento dei rifiuti, delle acque e delle materie prime, Man ha illustrato ai visitatori la sua gamma di soluzioni tecniche destinate agli operatori del settore.

PRATICITÀ ED ERGONOMIA

Tra queste il pratico ed ergonomico elemento di comando abbinato al cambio completamente automatizzato Man TipMatic che, grazie a un elemento di comando fissato sul bracciolo del sedile di guida, attiva tutte le funzioni in modo estremamente semplice. Basta premere un pulsante sull'elemento di comando per passare dall'impostazione del cambio Drive a Neutral. Nella posizione Neutral (folle), l'impianto idraulico viene messo in funzione. Un interruttore a bilico sull'elemento di comando attiva il freno di sosta automatizzato. Durante la fase di carico, il conducente non deve più premere il pedale del freno con il piede. Quando il veicolo avanza verso un punto di carico, questo frena automaticamente e gradualmente a una velocità inferiore a 2 km/h fino all'arresto e mantiene costante la pressione del freno. Quando, dopo aver terminato il ciclo di carico, il conducente preme l'acceleratore per ripartire, il freno si disinserisce automaticamente.

Alcune aree di deposito per container intercambiabili si trovano su strade non asfaltate. Nel caso degli scarrabili e dei multibenna, in particolare, dopo lo scarico della cassa mobile, l'asse motore risulta alleggerito e non offre più una trazione ottimale. Maggiore motricità è quindi necessaria solo su percorsi brevi. In questa situazione l'innovativo sistema di trazione Man HydroDrive mette in luce tutte le sue virtù. La trazione anteriore idrostatica innestabile offre più trazione e sicurezza quando si percorrono strade sconnesse, salite e fondi stradali sdrucciolevoli.

Il sistema è composto da una pompa idraulica collegata con una flangia al cambio e da motori alloggiati nei mozzi dell'asse anteriore. Rispetto a un autocarro a trazione posteriore, un veicolo dotato anche di HydroDrive presenta un peso solo leggermente superiore, mentre rispetto ad un mezzo con la classica trazione integrale pesa diverse centinaia di chilogrammi in meno. In questo modo i veicoli con HydroDrive sono in grado di trasportare un carico utile maggiore. L'altezza però rimane invariata. Ciò significa: accesso agevole come nel caso di un autotelaio da strada, minore altezza del filo superiore del telaio e dell'intero veicolo, baricentro più basso del veicolo e di conseguenza un'ottima stabilità di marcia. Anche il diametro di svolta dei veicoli Man dotati di HydroDrive corrisponde a quello dei mezzi con trazione posteriore.

Man propone autotelai per i veicoli destinati alla raccolta dei rifiuti che vantano importanti caratteristiche tecniche. Sopra un **TGS** in azione.

GLI SPECIALISTI DELLE MODIFICHE

La trasformazione di un autotelaio Man in un veicolo per i servizi municipali da parte di un allestitore a volte necessita di modifiche che riguardano innanzitutto il telaio, la cabina di guida o la catena cinematica, ma anche l'elettronica, al fine di soddisfare le esigenze dell'autista specifiche del settore. Proprio questo è il compito del Modification Center di Man. Lo spettro di prestazioni erogate dagli specialisti operanti nel Man Modification Center spazia dalla consulenza individuale al controllo della qualità in base agli elevati requisiti Man in materia di qualità. Ciò comprende non solo le singole misure specifiche, ma anche il veicolo completo. Inoltre le modifiche richieste vengono adattate reciprocamente in base all'esperienza di Man come costruttore di veicoli. I servizi completi forniti da Man garantiscono soluzioni economiche e tecnicamente perfette per soddisfare le esigenze individuali dei clienti.

Il portafoglio prodotti comprende tra le altre cose modifiche al passo ruota, accorciamenti o allungamenti del telaio. Le attività specifiche del settore sono rappresentate dal montaggio di un impianto idraulico per i servizi municipali o l'installazione di componenti del telaio per l'allestimento di spazzatrici. Attività quali la spazzatura di strade o l'esecuzione della segnaletica orizzontale richiedono velocità di marcia estremamente basse. Per questo motivo viene integrato un cambio idrostatico nella catena cinematica. Un'ampia offerta di lavori sulla carrozzeria riguardanti le cabine va incontro a tutte le esigenze delle aziende municipali. Come esempio si possono citare le attività di falciatura dei pendii, lo scavo di fossati o il lavaggio di tunnel, in cui, dal posto passeggero, un operatore macchina comanda fuori dalla cabina l'apparecchiatura di lavoro. Un'ampia vetratura dei lati, della parete posteriore e del tetto della cabina LX Man consente la massima visibilità della zona di lavoro dal sedile passeggero rotante.

ALLUNGAMENTO DELLA CABINA

L'allungamento della cabina C nelle gamme Man TGL e TGM offre 27 cm di spazio in più nella cabina di guida. Un equipaggiamento sempre più spesso richiesto per le cabine più lunghe L e LX nelle gamme TGL, TGM e TGS, come pure per le XL nella serie TGX, è il montaggio di un sedile a panca per quattro persone, dietro al sedile del conducente e del passeggero. Sotto le superfici di seduta ribaltabili è disponibile un ampio ripostiglio. Le porte scorrevoli sul lato del conducente o del passeggero hanno confermato la loro utilità soprattutto per attività in tunnel o in vicoli angusti. Su tutte le cabine di guida dei Man TGS è possibile montare porte scorrevoli.

MAN therapy

La formula del benessere non è il prezzo più basso.

Scopri la soluzione su misura per te

MAN FullService. Costi certi, nessun pensiero.

Ci sono volte in cui siamo motivati all'acquisto da un prezzo particolarmente conveniente o da uno sconto eccezionale. Ma a fronte di un beneficio immediato, molto spesso ci accorgiamo che quello che sembrava un affare si è rivelato un cattivo investimento. Con MAN FullService potete mettervi alla guida di un nuovo MAN approfittando di un pacchetto di servizi studiati sulla base delle vostre specifiche esigenze. Durata, contratto di manutenzione o riparazione, assicurazione e valore residuo del mezzo sono tutte variabili che potete determinare fin da subito, stabilendo costi certi e convenienti.

Rivolgetevi alla rete dei concessionari MAN e scoprite la vera formula dell'efficienza.

Numero Verde
800-592620

MAN

MERCEDES-BENZ / Innovativa proposta per il trasporto regionale pesante

Antos apre nuovi orizzonti

CON QUESTO VEICOLO IL MARCHIO DELLA STELLA HA CREATO UNA CLASSE DI SPECIALISTI INEDITA, QUELLA DEDITA AL TRASPORTO REGIONALE PESANTE, CHE FINO A OGGI È STATO AFFIDATO AGLI STESSI MEZZI DESTINATI ALLA LINEA, MA CHE COME TALI FATICANO A DISTRICARSI NEGLI AMBITI, SPESSO ANCHE URBANI, IN CUI DEVONO OPERARE.

Lino Sinari

DÜSSELDORF - La filiera della distribuzione è ormai una realtà stabilizzata negli anni, che sembrava impossibile poter migliorare. Per quello serviva un'idea nuova, o meglio una gamma completamente nuova di veicoli. Ci ha pensato Mercedes-Benz, che con l'Antos ha creato una classe di specialisti inedita, quella dedita al trasporto regionale pesante, che fino a oggi è stato affidato agli stessi mezzi destinati alla linea, ma che come tali faticano a districarsi negli ambiti, spesso anche urbani, in cui devono operare.

La gamma **Antos** comprende sia trattori che motrici, nel primo caso con 4 versioni di passo, e nel secondo con ben 11 varianti. Per le motrici si può scegliere anche un 3 assi con pneumatici posteriori gemellati.

Delle caratteristiche di base dell'Antos, ormai prossimo ad approdare nelle concessionarie italiane, si sa già tutto, a partire dalla cabina ClassicSpace, in due versioni S ed M (anche in versione Compact per utilizzi specifici), e con due possibili altezze del tunnel motore e di conseguenze dell'accesso all'abitacolo, che è comunque sempre piuttosto basso dato che nella distribuzione si deve salire più volte al giorno. I motori sono tre, tutti moderni Euro 6, uno scoglio questo che purtroppo si rifletterà sulla diffusione, per ora, dell'Antos in Italia; si tratta del 12.8 litri che equipaggia anche il nuovo Actros, del 10.7 litri che ne riprende gran parte delle caratteristiche tecniche e che conta su potenze che vanno dai 326 ai 428 cv, oltre che dell'interessante sei cilindri da 7.7 litri, presentato di recente, che conta su un Common rail ad alta pressione (fino a 2.400 bar) e sul primo albero a camme di scarico a fasatura variabile montato su di un motore diesel, mentre il turbocompressore, a seconda delle potenze, può essere asimmetrico a doppia turbina o a doppio stadio con due turbocompressori. Le potenze in questo caso vanno da 238 a 354 cv, coprendo la parte bassa della gamma. Resta da segnalare lo sviluppo di un nuovo cambio automatizzato Powershift 3 a otto marce, il G 140-8, che si affianca al dodici marce, e che ben si adatta al motore di minore cilindrata e alle versioni motrice dell'Antos. Si tratta di un cambio più leggero (si risparmiano 45 kg), di base a quattro marce con un gruppo splitter, che nella prestazioni si avvicina però molto al modello più performante.

La gamma del nuovo pesante da distribuzione della Stella comprende sia trattori che motrici, nel primo caso in quattro versioni di passo (da 3.500 a 4.000 mm per i due assi, da 2.650 a 3.550 mm per i tre assi), nel secondo con ben undici varianti (da 3.700 a 6.700 mm, con intervalli di 300 mm). Sempre per le motrici, oltre al due assi si può scegliere anche un tre assi, i cui pneumatici sul posteriore possono essere gemellati.

Per sublimare la vocazione distributiva dell'Antos, alla gamma consueta sono state aggiunte due versioni particolari, mirate a trasporti molto definiti. La prima è la Loader, che si rivolge a quei settori, come il trasporto di liquidi, in cui il peso è la caratteristica più importante. In questo l'Antos si rivela eccellente dato che si tratta del primo trattore in grado di stare sotto le sei tonnellate di peso a vuoto. Infatti, se si sceglie il modello 1835 LS con cabina Classic Space S, cerchi in alluminio e pneumatici supersingle sull'asse posteriore si resta sotto la soglia dei 6mila kg. Ma anche con il motore da 10.7 litri il peso arriva ad appena 6.400 kg, cioè molto meno di molti camion Euro 5. Per arrivare a questi livelli i progettisti Mercedes-Benz hanno dovuto lavorare molto fin nelle sfumature, scegliendo i supporti di accesso in alluminio, alleggerendo il parabrezza e il rivestimento del pianale, adottando batterie a capacità ridotta e un unico serbatoio combinato per gasolio e AdBlue.

La seconda proposta si chiama Volumer, e come il nome lascia facilmente intuire è rivolta a chi deve puntare più che sul peso sul volume di carico utile. Per questo il piano di carico è stato ribassato di 80 mm rispetto alle normali altezze, mantenendo sotto il metro l'attacco della ralla se si adottano pneumatici 295/55 R22.5. Disponibile oltre che con tutti i propulsori e le cabine con un'ampia selezione di rapporti al ponte, il Volumer può essere equipaggiato con un cambio a presa diretta che rispetto a un classico overdrive permette di risparmiare l'1 per cento di carburante.

Nel corso delle prove su strada abbiamo potuto viaggiare sia su un Loader trattore che su un Volumer motrice, il primo con cabina S e motore da 7.7 litri, il secondo con cabina M e motore da 10.7 litri. In entrambi i casi a saltare subito all'occhio è la maneggevolezza dell'Antos, resa più evidente dalla posizione ribassata della cabina, che si rivela molto utile quando si percorrono aree trafficate, come nel nostro caso quella dei mercati generali di Dusseldorf.

All'interno, l'Antos ripropone, nella parte dedicata all'autista, la stesa costruzione ergonomica del cruscotto già vista sull'Actros, mentre il resto è decisamente più spartano. Del resto si tratta di un camion in cui difficilmente si deve pernottare (è comunque possibile aggiungere un lettino sulla cabina in versione M). Di livello il sedile, che a richiesta può essere pneumatico, e generalmente buona l'abitabilità anche se il tunnel motore è alto 37 cm (o 17 a seconda dell'altezza esterna della cabina).Per quel che riguarda le prestazioni, se quelle del 10.7 litri sono ottimali, a sorprendere è il motore più piccolo, che anche a pieno carico ha un tiro che non fa rimpiangere i cc (o i cavalli) mancanti.

DEBUTTA SUL MERCATO IL MITSUBISHI FUSO CANTER A TRAZIONE IBRIDA

Peccato che in Italia l'Eco Hybrid richieda la patente C

Il **Canter Eco Hybrid** è disponibile anche in Italia.

DÜSSELDORF - Se quando si parla di trazione elettrica ci sembra di guardare verso un futuro ancora in divenire, mentre i motori ibridi sono una realtà ormai consolidata.

Lo conferma la scelta della Stella di inserire a listino la versione Eco Hybrid del Fuso Canter, che ha dalla sua un'ottima carta da giocare, il prezzo, di appena 8.500 euro superiore a quello della versione a gasolio. Una cifra che considerando il risparmio di carburante, che può arrivare fino al 23 per cento, non è difficile da ammortizzare in più o meno quattro anni. Lo svantaggio, almeno per il mercato italiano, è che si tratta di un modello con M.T.T. di 7,5 ton il che implica alle nostre latitudini il possesso di una patente C e quindi ne limita di molto la diffusione.

Un vero peccato, dato che rispetto ai primi esemplari in circolazione da tempo in Gran Bretagna il progetto si è alquanto evoluto. Alla base di tutto c'è naturalmente la trazione ibrida parallela, con il motore elettrico posizionato tra la frizione e il cambio, si tratta di un propulsore sincrono a eccitazione permanente, con 40 kW di potenza e una coppia di 200 Nm, che ben si abbina al normale motore termico, un quattro cilindri da tre litri in grado di sviluppare 150 cv e una coppia di 370 Nm già dai 1.320 giri/min.

Ad alimentare il motore elettrico è un pacco di batterie agli ioni di litio da nove moduli, con una carica di 75 Ah e un peso di 63,5 kg, con una garanzia che può essere ampliata fino a dieci anni. Come è la norma sui mezzi ibridi queste batterie non hanno mai bisogno di essere ricaricate, ci pensa l'energia cinetica sviluppata in frenata o anche soltanto quando si rilascia l'acceleratore. Per rimettere l'energia in gioco entra in azione l'inverter compatto, raffreddato a liquido, alloggiato insieme alle batterie e che integra un convertitore di tensione.

Altra importante aggiunta è quella del cambio automatizzato Duonic a doppia frizione, un sei marce che si avvale di due frizioni idrauliche a bagno d'olio gestite elettronicamente. In questo modo quando si procede viene già innestata la marcia successiva, in modo da evitare strappi o cali improvvisi dei giri motore quando avviene la vera e propria cambiata, per le manovre è inoltre disponibile una modalità di marcia lenta. L'avvio del Canter Eco Hybrid avviene sempre in modalità elettrica, e soltanto quando si superano gli 8 km/h (ma questo dipende molto da come si guida) interviene il propulsore diesel, questo richiede che il Duonic innesti per prima la terza marcia, in modo da reggere la coppia subito molto alta del motore a emissioni zero. Mentre si procede il motore elettrico interviene costantemente a supportare quello diesel, che a veicolo fermo si spegne grazie alla funzione start/stop disponibile come optional.

Quella del Canter ibrido è una guida molto particolare, che richiede un po' di pratica per abituarsi, soprattutto in fase di rilascio quando entra in funzione quello che potrebbe sembrare quasi un freno motore e invece è il sistema di ricarica delle batterie, come si può verificare dal display in cabina. Per il resto si tratta del solito Canter, di cui non variano di molto neppure i pesi, rispetto alla normale trazione quella elettrica aggiunge infatti soltanto 150 kg, il che lascia alla versione autotelaio una portata massima di 4.850 kg, molto più di quello che possono vantare autocarri più blasonati (e costosi).

MERCEDES-BENZ / Un nuovo protagonista della distribuzione leggera

Vito E-Cell pronto per il mercato

OLTRE ALLA GIÀ CONOSCIUTA VERSIONE FURGONE, SARÀ DISPONIBILE ANCHE IL MODELLO PER IL TRASPORTO DI PERSONE, CHE PUÒ OSPITARE FINO A SEI PASSEGGERI PIÙ IL CONDUCENTE E CHE COSÌ PUÒ DIVENTARE UN PRATICO TAXY A EMISSIONI ZERO O UNO SHUTTLE ECOLOGICO PER ALBERGHI E CENTRI TURISTICI.

Il **Vito E-Cell** di **Mercedes-Benz** mantiene tutte le caratteristiche pratiche del modello già conosciuto, come il vano di carico che resta lo stesso della versione con motore termico. Anche la portata si riduce di poco dato che sul furgone restano 850 chili utili.

DÜSSELDORF - Dopo un lungo periodo di approntamento e un'accurata sperimentazione, anche per il Vito E-Cell, la versione completamente elettrica del furgone leggero della Stella, è arrivato il momento di confrontarsi con il mercato. Trattandosi di un mezzo molto particolare Mercedes-Benz ha strutturato un'apposita proposta, con una formula buy back che prevede il pagamento di un canone di 999 euro mensili per quattro anni, cifra a cui vanno poi aggiunti 70 euro al mese di assicurazione, al termine dei quattro anni di contratto il furgone ritorna nelle mani del costruttore.

AL SERVIZIO DEI PASSEGGERI

Oltre alla già conosciuta versione furgone, al Salone di Hannover è stata presentato un modello per il trasporto di persone, che può ospitare fino a sei passeggeri più il conducente. Un'aggiunta importante, che apre nuovi mercati all'E-Cell che può così diventare un pratico taxy a emissioni zero per i centri delle grandi città, così come uno shuttle ecologico per alberghi o per strutture come ad esempio i parchi nazionali, in cui sia importante poter contare su di un impatto ambientale praticamente nullo.

Come nel caso del furgone, ad alimentare il Vito Kombi è un motore elettrico sincrono, abbinato a un cambio automatico, con una potenza di 60 kW e una coppia di ben 280 Nm disponibile fin da subito il che gli permette di muoversi agilmente per le vie del traffico o anche di affrontare trasferte extraurbane. L'autonomia donatagli dal pacco di batterie al litio da 36 kWh è infatti sufficiente a programmare una giornata lavorativa, anche se, come ci ha precisato Christoph Wunnerlich, product manager del progetto E-Cell, in questo caso molto dipende dallo stile di guida, gli esemplari affidati alle aziende esterne per i test dei mesi scorsi hanno fatto segnare risultati molto differenti, con autonomie che vanno dagli ottanta ai 150 km, una variabile importante è infatti rappresentata dall'energia cinetica che si recupera in rilascio o durante le frenate e che va a ricaricare le batterie. In ogni caso per una ricarica completa effettuata con una linea da 400 volt sono sufficienti cinque ore.

IN ARRIVO SPRINTER E-CELL

Le prestazioni del Vito sono state calmierate per quel che riguarda la velocità massima, che è stata fissata in 80 km/h, mentre la coppia come su tutti i veicoli elettrici è molto efficace. Nel corso della prova su strada per le strade dei piccoli centri che circondano Düsseldorf, abbiamo potuto apprezzare come ormai, se non si fa caso alla mancanza di emissioni sonore, ci si possa tranquillamente dimenticare di essere a bordo di un Vito E-Cell, che ha mantenuto anche tutte le caratteristiche pratiche del modello già conosciuto, come il vano di carico che resta lo stesso della versione con motore termico, e anche la portata si riduce di poco dato che sul furgone restano 850 kg utili.

Il prossimo passo di Mercedes-Benz nel settore dei veicoli elettrici, come preannunciato da un modello statico presentato sempre ad Hannover, riguarda una versione E-Cell dello Sprinter, che comprenderà numerosi modelli anche cabinati.

IMPORTANTE NOVITÀ SUL FURGONE DELLA STELLA

Crollano i consumi sullo Sprinter con l'automatico a 7 marce

Sempre più versatile la gamma **Sprinter**.

DÜSSELDORF - Quando un furgone ha, come lo Sprinter, una gamma di versioni così completa da poter assolvere a tutte, proprio a tutte, le funzioni della distribuzione, le novità vanno cercate nei dettagli. Ad esempio nel cambio automatico a sette marce, con convertitore di coppia, che da qualche mese equipaggia, anche in Italia, la gamma Sprinter. Si tratta di un modello di trasmissione già da tempo adottata sulle autovetture della Stella, che si basa su di un sistema elettroidraulico con frizione di esclusione integrata con il compito di provvedere a ridurre lo slittamento del convertitore di coppia, la cui esclusione viene attivata in tutte le marce tenendo conto del numero di giri e del funzionamento generale del propulsore. Questo basta a far sì che i consumi vengano ridotti al minimo, effettuando cambi di marcia tanto veloci e funzionali che a bordo è quasi difficile accorgersene. I vantaggi delle sette marce rispetto al precedente modello a cinque rapporti stanno, come è facile intuire, nella spaziatura degli stessi, che permette di avere una prima marcia corta per uno spunto immediato e brillante, mentre con la quinta marcia si arriva al rapporto diretto e le due successive, in overdrive, possono essere utilizzate per ridurre ulteriormente i consumi.

Anche se si tratta di un automatico, è possibile per il guidatore intervenire spostando il joystick, sistemato convenientemente a portata di mano, a sinistra se si vuole scalare di una marcia, a destra invece se si vuole passare al rapporto superiore.

Il cambio a 7 marce va a completare la proposta Blue Efficency, che consiste in un pacchetto, in vendita come optional, studiato per ridurre i consumi di 0,5 litri ogni 100 km nel caso si usi un cambio manuale, che comprende la funzione Eco Start\Stop molto utile soprattutto se si opera prevalentemente in ambito urbano, pneumatici con bassa resistenza al rotolamento, pompa del servosterzo modello Eco, gestione dell'alternatore regolata elettricamente, così come la pompa d'alimentazione. Sempre per lo stesso motivo è possibile richiedere un rapporto al ponte più lungo, che abbassa del 6 per cento il numero dei giri. Sotto il profilo della sicurezza lo Sprinter può invece contare sull'Adaptive Esp, offerto di serie e che propone dotazioni specifiche per la marcia sul bagnato, come il Brake Disk Wipe che applica a intervalli programmati una minima pressione frenante, in modo da eliminar la pellicola d'acqua che può formarsi sui dischi dei freni o l'Electronic Brake Prefil, che già quando si leva il piede dall'acceleratore applica una leggera pressione sulle pastiglie dei freni, in modo da accorciare i tempi di reazione per l'eventuale frenata.

Nel corso della prova su strada abbiamo potuto verificare le qualità del nuovo cambio, che se si procede normalmente risulta davvero funzionale. Sconsigliata invece una guida "sportiva" perché in questo caso i consumi si impennano.

EXIDE TECHNOLOGIES

TRUCK MODERNO, BATTERIA INNOVATIVA

SESTO SAN GIOVANNI - *Si chiama Expert HVR ed è la prima batteria nel mercato del ricambio in grado di vincere le nuove sfide legate all'abbattimento delle emissioni, diventato un must strategico per tutti i protagonisti del settore dei trasporti. Ultima frontiera varcata da Exide Technologies, produttore mondiale di batterie per avviamento e trazione destinate al mercato del primo equipaggiamento e del ricambio, Exide Expert HVR insieme a Exide Professional Power ed Exide Professional compone la gamma Exide Heavy, specificamente sviluppata per il mercato aftermarket di truck, autobus, trattori e macchine movimento terra, sia per le esigenze di avviamento sia per l'alimentazione dei servizi di bordo. "Il cambiamento epocale nel settore delle batterie - ha spiegato Federico Montessori, Direttore Commerciale di Exide Technologies Italia, che ha sede a Romano di Lombardia, nell'ex fabbrica Magneti Marelli in fase di grande ampliamento produttivo - è dovuto ad un motivo molto semplice: con l'introduzione delle normative Euro 5 ed Euro 6 emerge la necessità per i costruttori di truck di collocare un serbatoio per l'AdBlue, che viene posizionato laddove prima alloggiavano le batterie. Dove collocare la batteria? Il problema è stato risolto ponendola in coincidenza della parte terminale dello chassis del truck, dove si trova l'asse trattivo. Ma in quell'ubicazione la batteria è più esposta a vibrazioni; ne consegue che il mercato necessita di batterie maggiormente resistenti, tant'è che le stesse normative prevedono un livello minimo di resistenza: sui truck moderni una batteria standard va cambiata ogni otto o dodici mesi. L'altra faccia del problema è legata alla manutenzione: come smontarle nella nuova allocazione?". Azienda caratterizzata da un forte spirito di innovazione, Exide Technologies ha sviluppato le Expert HVR con piastre di spessore maggiorato in piombo-calcio con separatori in polietilene e lana di vetro. Elementi tecnici che fanno di Expert HVR una batteria tre volte più resistente del minimo previsto dalla normativa e che non richiede manutenzione per tutta la sua vita di servizio. Un'altra gamma Exide, la ECM (Enhanced Cycling Mat), lanciata dall'azienda americana nel 2009 con performance ottimali in caso di frequenti soste e ripartenze, è stata scelta per il primo equipaggiamento dei nuovi Fiat Professional Ducato e Iveco Daily equipaggiato con Stop&Start.*

RENAULT TRUCKS / Importante consegna a Freschi&Schiavoni da parte del dealer CVR

È il post-vendita la carta vincente

LA PRIMA FORNITURA CONSISTE IN QUATTRO PREMIUM IN ALLESTIMENTO GRAN VOLUME, CON MOTORE DA 460 CV E CAMBIO AUTOMATIZZATO, CHE VANNO A INTEGRARE UNA FLOTTA CHE COMPRENDE TRENTA TRATTORI, A CUI VANNO AGGIUNTI SESSANTA MEZZI DI PROPRIETÀ DI PADRONCINI CHE LAVORANO STABILMENTE PER LA SOCIETÀ.

Mauro Zola

VIGNATE - Ancora una volta è stato il post-vendita la carta vincente giocata dal concessionario CVR di Renault Trucks per conquistare la fiducia di un cliente importante come la Freschi&Schiavoni, uno dei pochissimi che in Italia opera con successo nell'handling aeroportuale. Lo conferma Primo Schiavoni, che insieme alla sorella Betti, amministratore unico, gestisce oggi l'azienda di famiglia, fondata nel 1962 dall'ex autista Antonio Schiavoni, che ancora oggi valuta con occhio attento i mezzi, insieme alla moglie Luciana Freschi. "Per il nostro tipo di lavoro, che richiede consegne garantite in orari precisi, l'assistenza conta ancora più delle caratteristiche meccaniche dei camion". Motivo per cui la società ha siglato con il costruttore sia un contratto di manutenzione che un ampliamento della garanzia. Che poi le tematiche relative ai consumi siano oggi fondamentali anche per chi, come la Freschi&Schiavoni, opera in un mercato così particolare da poter ancora applicare tariffe convenienti, è dimostrato dall'interesse per il corso di guida economica Optifuel, che dovrebbe partire non appena i nuovi acquisti avranno maturato il giusto chilometraggio.

La prima fornitura consiste in quattro Premium in allestimento Gran Volume, con motore da 460 cv e cambio automatizzato, che vanno a integrare una flotta che comprende trenta trattori, a cui vanno aggiunti sessanta mezzi di proprietà di padroncini che lavorano stabilmente per la società. I camion coprono i collegamenti tra le sette sedi italiane e la maggior parte degli aeroporti europei, da Zurigo a Bruxelles, da Vienna ad Amsterdam. Tra i maggiori clienti della freschi Schiavoni le compagnie aeree Lufthansa e Swiss, oltre a tutto il network internazionale a queste collegate.

La delicatezza dei trasporti, che comprendono ad esempio una buona fetta dell'alta moda italiana, impongono ai trasportatori regole ferree, ogni viaggio è studiato fin nel dettaglio, soste comprese, che devono essere concordate in precedenza, inoltre tutti i camion e semirimorchi dispongono di un collegamento Gps per rilevare all'istante eventuali anomalie. I tempi di percorrenza devono allinearsi con quelli del trasporto aereo e quindi alla Freschi&Schiavoni in qualche caso viene ancora adottato l'equipaggio con doppio autista, ormai una rarità sul panorama non soltanto italiano. Parte degli 86 dipendenti si occupa invece di tutte le problematiche legate allo sdoganamento, che viene effettuato direttamente nei magazzini interni, dato che la società ha ottenuto già da tempo la certificazione Enac.

SODDISFAZIONE PER IL DEALER CVR DI PERO

Ottimo biglietto da visita

VIGNATE - È con evidente soddisfazione che Franco Eguelfi amministratore della CVR, concessionaria Renault Trucks con sede a Pero, ha consegnato alla famiglia Schiavoni le chiavi dei quattro Premium appena acquistati, e non soltanto perché con i tempi di corrono di forniture così non se ne vedono poi molte. "Si tratta di un'azienda importante, di quelle che potremmo chiamare di rappresentanza, che si muove su strade molto trafficate, da aeroporto ad aeroporto e quindi ci regala una buona immagine cosa di cui c'è sempre bisogno".

La CVR è una delle concessionarie storiche per Renault Trucks Italia, fondata nel 1971 da Elso Delmonte e oggi retta dalla figlia Claudia. Copre le aree di Milano, Monza-Brianza, Lodi, Novara e Verbania.

Come si "conquista" un cliente di questa portata?

"L'iniziativa è partita dal nostro venditore di zona, che è riuscito a far provare loro i nostri mezzi. Per il resto i buoni argomenti non ci mancano, nella riduzione dei consumi Premium è il leader del mercato e quindi per chi è attento ai costi d'esercizio rappresentiamo una valida alternativa. In più il nostro training Optifuel ci da, risultati alla mano, una carta in più da giocare".

RENAULT TRUCKS / Un Master per i Vigili del Fuoco di Garessio

Emergenze sotto controllo

ALLESTITO DALLA BRESCIANA DIVITEC, È UN FURGONE CON TRAZIONE POSTERIORE, RUOTE GEMELLATE E MOTORE DA 150 CAVALLI. LA CONSEGNA DA PARTE DEL CONCESSIONARIO DI ZONA RENAULT TRUCKS V.I..

GARESSIO - Ci sono forniture che hanno un valore superiore a quello meramente economico. Se infatti la consegna di un solo furgone, anche in questi tempi difficili, non rappresenta una notizia di rilievo, il fatto che vada a equipaggiare il distaccamento dei vigili del fuoco volontari di Garessio cambia la questione.

E infatti per la presentazione del Master, un trazione posteriore con ruote gemellate e un motore da 150 cv, allestito dagli specialisti della bresciana DiviTec, nella piazza del piccolo centro del cuneese c'erano tutti, vicesindaco, maresciallo dei carabinieri e parroco compresi.

I più felici e interessati erano però naturalmente i vigili del fuoco volontari, a partire dal capogruppo Franco Colombo. L'idea dell'acquisto è infatti partita direttamente dal distaccamento: "Abbiamo raccolto i contributi grazie a due fondazioni, la Crt e la Crc - spiega Colombo - e poi con l'aiuto di aziende locali come la Sarofi, lo stabilimento San Pellegrino e altre ditte che hanno preferito restare anonime".

I vigili del fuoco volontari coprono un'area che tocca tre comuni: Garessio, Priore e Bagnasco.

Il distaccamento comprende diciotto elementi e il nuovo furgone va a completare un parco mezzi in cui trovano posto un furgone 4x4 un po' vecchiotto, un'autopompa serbatoio da 4mila litri fornita dal ministero così come un mezzo per il trasporto persone.

"Abbiamo attrezzato il nuovo furgone come veicolo da polisoccorso - prosegue Colombo - utile per far fronte agli incidenti stradali, che sono buona parte della nostra attività, ma anche per supportare altre emergenze. Quindi abbiamo a bordo dalla colonna fari necessaria per gli interventi notturni al gruppo elettrogeno, dalla mototroncatrice per tagliare i guardrail al gruppo taglio completo di divaricatore e cesoie. Disponiamo di una motopompa, un compressore e di attrezzature varie. Nel vano posteriore in più c'è un serbatoio acqua da 300 litri, perché spesso all'incidente segue un principio d'incendio, a cui aggiungiamo due estintori, uno a polvere e uno a CO2. Con sessanta metri di tubo e una lancia ad alta pressione possiamo intervenire al meglio negli incendi in abitazione, dato che pesa molto meno rispetto al normale manicotto e all'interno fa meno danni".

Quanto è costato?

"Completo di allestimento circa 50mila euro, di cui 26mila e rotti per il furgone".

LA PAROLA AL DEALER GUIDO DALMASSO

"Tempi duri nel cuneese per il settore"

GARESSIO - Alla cerimonia di consegna era naturalmente presente il concessionario di zona, Guido Dalmasso, che insieme a Giampaolo Revelli ha rilevato da poco più di sette anni la Alpicar, concessionaria fondata da Marco Bogetti una trentina di anni fa. Alpicar copre tutto il Cuneese, la provincia di Asti e quelle liguri di Imperia e Savona.

Come siete entrati in contatto con i vigili del fuoco?

"Sono venuti loro da noi -spiega - forse perché sapevano che disponevano di un modello presentato da poco, l'hanno visto e gli è subito piaciuto".

La provincia di Cuneo è sempre stata molto redditizia per i dealer.

"Non più, questo è il periodo più duro che abbiamo mai attraversato. Nelle nostre zone la crisi è arrivata più tardi rispetto al resto d'Italia, ma è comunque un anno e mezzo che si fa fatica, dato che molti dei nostri clienti stanno chiudendo. Vendevamo parecchio nel conto proprio, oggi invece l'edilizia è ferma, e anche altri settori traballano , comprese le acque minerali, dove se la Sant'Anna funziona, la San Pellegrino sta perdendo quota. Di aziende di trasporti con grandi flotte del resto non ce ne sono molte e quindi cerchiamo di arrangiarci comunque, dovendo fare i conti anche con il problema del credito. Infatti in realtà parecchie aziende sarebbero interessate alla sostituzione di un veicolo, ma visto il momento preferiscono aspettare tempi migliori".

Quali sono le gamme più richieste?

"Abbiamo sempre lavorato parecchio sul Midlum più che sui trattore. L'anno scorso, visto l'arrivo del nuovo Master, avevamo ordinato un grosso stock e all'inizio in effetti abbiamo venduto bene, poi c'è stato un crollo del mercato e abbiamo faticato a smaltirlo, nonostante sia opinione comune tra i clienti che si tratti di un ottimo furgone".

Voi coprite anche parte della Liguria. Come va quell'area?

"Peggio, vivono essenzialmente sul turismo, che ha subito un duro contraccolpo".

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

RENAULT PREMIUM STRADA

Sempre più chilometri, sempre meno litri

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

Noi consigliamo Renault Trucks Oils e Renault Trucks Financial Services

www.renault-trucks.it

RENAULT
TRUCKS

ITALSCANIA / A colloquio con Gianmarco Bezzi, timoniere di Scania Commerciale

"Siamo una squadra votata alla soddisfazione del cliente"

Uno **Scania Serie R** su strada. Ai clienti del marchio svedese, **Scania Commerciale** garantisce servizi di primo livello, in particolare per quanto riguarda l'assistenza post-vendita.

È L'ASSISTENZA IL NODO CENTRALE DELLA CONCESSIONARIA SCANIA COMMERCIALE, UNA DELLE DUE FILIALI DIRETTE DI ITALSCANIA CON LA QUALE DIVIDE OLTRE CHE LE STRATEGIE ANCHE GLI SPAZI OPERATIVI.

Mauro Zola

TRENTO - È l'assistenza il nodo centrale della concessionaria Scania Commerciale, una delle due filiali dirette del costruttore che con questo divide anche gli spazi della sede. A guidare la struttura dall'anno scorso è Gianmarco Bezzi, una lunga esperienza come manager sempre con il marchio svedese, che ha dato un ulteriore impulso allo sviluppo del post vendita, giustamente ritenuto il campo in cui, crisi o non crisi, è possibile ottenere i migliori risultati.

Occupandosi oltre che dei mezzi venduti dalla concessionaria della preparazione e della logistica di tutti i camion venduti dalla divisione grandi flotte, Bezzi può contare su di una squadra e una struttura importanti. Della prima fanno parte venti meccanici che lavorano su due turni, ognuno dei quali seguito da un caposquadra responsabile. "Questo tipo di organizzazione - spiega il manager trentino - ci permette di restare aperti tutti i giorni dalle 8 del mattino fino alle 21 e il sabato dalle 7 alle 16. Si tratta di un servizio che la clientela apprezza, tanto che stiamo valutando la possibilità di ampliare ulteriormente l'orario di apertura".

COGLIERE OGNI OPPORTUNITÀ

Che va a influire anche sulle quattro officine autorizzate della zona. "Seguendo le linee guida Scania - prosegue Bezzi - cerchiamo di cogliere ogni opportunità, per questo anche il nostro magazzino ricambi segue gli orari dell'officina e vende quindi al dettaglio fino alle 21, con in più il recapito a domicilio alle nostre officine, aiutandole il più possibile, il che va a rafforzare lo spirito di corpo della nostra rete".

Per quel che riguarda la struttura, nell'ampia officina di Trento trovano posto trenta postazioni, dodici delle quali con buca, a cui si aggiungono un banco prova freni, un banco per la calibratura del tachigrafo e due postazioni per l'eventuale raddrizzatura del telaio e la verifica degli angoli delle ruote. Non manca un servizio di carrozzeria con forno per la verniciatura.

"Questo ci permette di supportare il cliente in tutte le sue esigenze, dalla calibrazione dei tachigrafi digitali sia Stoneridge che VDO al montaggio degli apparecchi Toll Collect, fino alla fornitura di pneumatici che è gestita da un'azienda esterna ma che ha sede nel nostro complesso e segue i nostri stessi orari".

Sempre su questa linea l'officina della filiale Scania sta acquisendo anche tutta una serie di altri mandati. "A partire da quello per le sponde montacarichi Anteo. Allo stesso modo abbiamo chiuso l'accordo per l'assistenza agli assali e componenti Saf-Holland, in modo da poterci muovere anche nel campo dei semirimorchi. Sempre con lo stesso obiettivo questo mese abbiamo trovato un accordo con Wabco e ci avviamo a fare lo stesso con Carrier. Tutto questo ci permette di intervenire efficacemente con un servizio unico abbinato a prezzi particolarmente competitivi".

Questo tipo di accordi vale soltanto per Scania Commerciale?

"Con un po' di orgoglio posso dire che tutto è partito a Trento, ma poi Scania ha deciso di trasferire l'idea anche all'altra filiale di Milano".

I frutti di tanto impegno profuso nel campo del post vendita sono evidenti, basta dare una scorsa alle percentuali dei contratti di manutenzione. "Che tra i nostri clienti raggiungono il 95 per cento, a partire dalle estensioni di garanzia sulla catena cinematica. Un risultato che ci soddisfa e mette in luce anche all'interno del mondo Scania, dove comunque la percentuale è piuttosto alta. A fare la differenza oltre alla qualità dei servizi è la figura del responsabile commerciale che si occupa soltanto del post vendita e che lavora in stretta collaborazione con chi si occupa invece della vendita del camion. La presenza di un esperto dedicato permette di personalizzare l'offerta, tagliandola su misura per il cliente".

CIFRE RECORD

Questo per il nuovo. E per l'usato?

"La base in quel caso è il contratto di manutenzione, modulato in funzione dell'età del veicolo e strutturato per allettare il cliente in modo che resti fedele alla rete di assistenza ufficiale Scania".

Tanto funziona il modello di assistenza post-vendita della Scania Commerciale dall'aver fatto registrare cifre record anche nel caso di prodotti complessi, come la soluzione di fleet management sviluppato dal costruttore scandinavo. "Che mi è molto cara - precisa Bezzi - dato che ne ho seguito tutto lo sviluppo quando ero impegnato nel marketing. Sarà perché la conosco bene ma la risposta della clientela alla nostra offerta è stata ottima: 150 abbonamenti in un anno e mezzo, compresi alcuni servizi evoluti per flotte medio grandi e qualche acquisto come retrofit".

CHI È GIANMARCO BEZZI

In Italscania dal 1994

TRENTO - Per un ingegnere meccanico di origini trentine l'approdo in Scania è un traguardo possiamo dire quasi naturale. Così è stato per Gianmarco Bezzi, che dopo essersi laureato nel 1992 al Politecnico di Milano è rientrato a Trento e nel 1994 è stato assunto da Italscania, l'importatore privato che distribuiva allora in Italia i camion svedesi, rimanendo in azienda anche dopo il passaggio sotto la bandiera diretta di Scania. Il primo incarico è stato nel sales engineering per poi passare al sales marketing. E sempre in area marketing prodotto Bezzi resta fino al 2011, per poi passare come direttore a Scania Commerciale, la prima e fino a poco tempo fa unica, filiale diretta del costruttore in Italia, che copre le province di Trento e Bolzano oltre all'enclave di Macerata dove però è presente unicamente un ufficio commerciale e un magazzino per la vendita dei ricambi.

LA DIFFICILE CONGIUNTURA DEL MERCATO TRENTINO

Crisi economica e delocalizzazione fanno paura

TRENTO - Nonostante l'impegno profuso anche per Scania Commerciale il 2012 è un anno complicato sotto il profilo delle vendite. "Nel caso della nostra zona - conferma il manager Gianmarco Bezzi - agli effetti della crisi si sommano quelli della delocalizzazione. Molti imprenditori che fino a poco tempo fa avevano scelto il Trentino per la sua posizione strategica, si sono trovati a fare i conti con una burocrazia schiacciante e hanno deciso di aprire sedi in altri Paesi nell'Est del continente, dove naturalmente acquistano anche parte dei propri camion".

Nonostante ciò la flessione è risultata piuttosto modesta e per Scania i volumi sono rimasti più o meno quelli dell'anno precedente. "Che nella prima parte era andato bene, tanto che molte aziende hanno messo insieme bilanci discreti. Nella seconda metà eravamo però ripiombati nella crisi che continua in parte anche in questa stagione".

Crisi che ha toccato sia i padroncini, classici clienti Scania che le flotte del Trentino. "Anche se nell'accesso al credito la realtà regionale è piuttosto peculiare, i problemi ci sono ma meno che in altre zone d'Italia, grazie a un forte sistema di casse rurali che supporta la piccola e media impresa. A questo si aggiunge il contributo di Scania Finance, che attualmente copre circa il 50 per cento della nostra clientela".

Che può contare anche su di una linea particolare di veicoli, denominata Full Solution. "Questa prevede l'ottimizzazione dei trattori, come allestimento e configurazione, ottenendo ottimi risultati in rapporto alle prestazioni, soprattutto con i modelli della serie R equipaggiati con il motore V8 da 560 cv. Alla tecnica si aggiunge un pacchetto che comprende quattro anni di manutenzione programmata, un anno di scarico dei dati del tachigrafo da remoto e un corso di guida economica".

ITALSCANIA / Inaugurata la nuova sede della concessionaria Autoveicoli Erzelli di Genova

La famiglia Boieri non si ferma: "È ora di ripartire"

La nuova sede della concessionaria **Autoveicoli Erzelli** di Genova.

TAGLIO DEL NASTRO DI FRONTE A NUMEROSI CLIENTI E AL MANAGEMENT DEL COSTRUTTORE DI SÖDERTÄLJE. UNA STORIA CHE HA ORIGINE NEGLI ANNI CINQUANTA, QUANDO I CONIUGI CESARE E ROSILIANA SI AFFACCIARONO PER LA PRIMA VOLTA NEL MONDO DEI VEICOLI INDUSTRIALI.

Massimiliano Campanella

GENOVA - Se avessero potuto assistere all'incredibile full immersion di due giorni organizzata per inaugurare la nuova sede, Cesare e Rosiliana non avrebbero potuto che commentare: "I nostri sacrifici non sono stati vani". In una splendida serata settembrina si è svolta l'inaugurazione della nuova sede della storica concessionaria ligure Scania Autoveicoli Erzelli. Attiva dal 1973, le sue origini risalgono agli ancor più lontani Anni Cinquanta, quando i due coniugi Rosiliana e Cesare Boieri iniziarono la loro avventura nel mondo dei veicoli industriali. Altri tempi, certo. Tempi in cui si lavorava su basi meccaniche, quando i veicoli industriali non erano dotati di strumentazioni elettroniche ed elettromeccaniche così sofisticate. Eppure, a distanza di quasi sette decenni, qualche elemento comune alla Autoveicoli Erzelli rimane: passione ed entusiasmo sono gli stessi. È la stessa persino una delle istanze principali dei clienti: avere un camion che consumi il meno possibile e abbia una motoristica affidabile. Alla guida dell'azienda ci sono ancora dei Boieri: i figli Bruno, Amministratore Delegato, e Claudio, Direttore Commerciale Nissan Veicoli Commerciali; l'ultimo arrivato della progenie è Matteo, figlio di Bruno e nipote di Cesare e Rosiliana, addetto al Marketing: sta facendo la sua strada nel segno della continuità di una tradizione che non si ferma.

Inizialmente Cesare Boieri aveva una concessionaria specializzata nella vendita di rimorchi. Parallelamente vendeva camion Fiat e negli anni la passione per i veicoli industriali cresceva, come cresceva la consapevolezza che, negli anni del boom economico, il mercato si apriva ad avventure imprenditoriali.

PRIMATO ITALIANO

E uno con lo spirito di Cesare non poteva rimanere a guardare. Negli Anni Settanta è sbarcato sulla collina degli Erzelli, da dove il panorama consente di godere di una vista mozzafiato sul Golfo di Genova. Vista che ancora oggi è possibile ammirare dal capannone di via Melen 73, dalla terrazza sulla quale si affacciano gli uffici. "In quegli anni - il ricordo di Bruno Boieri, che oggi ha 55 anni - eravamo in 12, oggi siamo una forza lavoro di 29 persone. L'ambiente era molto familiare, di sicuro non competitivo e aggressivo come oggi. Ma tutto sommato si faceva fatica a vendere come si fa fatica oggi. È che a quei tempi un contratto si coronava con un sorriso, oggi non si va oltre i denti stretti". Tra i primi in Italia a firmare un mandato di concessione Scania, Autoveicoli Erzelli sfodera il meglio della qualità della Casa svedese, che negli Anni Settanta era rappresentato dal 143 King, mentre oggi troviamo l'R560 e l'R730. "La clientela un tempo - ha aggiunto l'attuale numero uno - era costituita principalmente da padroncini, si vendevano molti container per il gap qualitativo molto elevato tra Scania e i competitors: chi acquistava Scania lo faceva con cieca fiducia, consapevole che stava per comprare il massimo. Oggi proponiamo una gamma di prodotti moderni, che vivono il loro migliore periodo di maturità: come prima abbiamo il meglio del meglio sul mercato. Si sono però modificate le istanze: il trasportatore oggi deve considerare le normative, come l'Euro 6, e fattori come il livello d'inquinamento".

Nel 1974 il mandato di concessione per la vendita di autocarri Scania riguarda le province di Genova, Savona e La Spezia, con un adeguato magazzino ricambi e due officine autorizzate su Savona e Sarzana, che fanno tuttora parte della rete assistenziale. Fino al 1989 Autoveicoli Erzelli esercita attività di vendita di autocarri nuovi e usati, rimorchi e semirimorchi e attrezzature per il trasporto. Nel 1989 stipula un accordo con Nissan Italia per la vendita di autocarri della gamma media e leggera, complementari ai prodotti già venduti, accordo che verrà sviluppato poco tempo dopo con la firma di un mandato di concessione per Genova e La Spezia. Nel 1999 la concessione Scania viene estesa anche alla provincia di Alessandria dove l'assistenza viene garantita dalle officine autorizzate di Villanova Monferrato e Tortona. "Lo sbarco ad Alessandria - ci racconta l'Amministratore Delegato - ha rappresentato una rivoluzione importante, una svolta decisiva: il territorio è vasto e molto importante per il settore dei trasporti. Nel 2002 Nissan ha poi esteso il mandato di concessione alla provincia di Massa Carrara, la cui competenza è stata affidata alla sede secondaria di Sarzana, e dal 2007 ci è stata assegnata anche la provincia di Savona".

Da sinistra: **Claudio** e **Bruno Boieri**, titolari della **Autoveicoli Erzelli**, **Anders Grundströmer**, Executive Regional Director di **Scania**, e **Franco Fenoglio**, Amministratore delegato di **Italscania**.

GAMMA COMPLETA

Erano anni buoni: vendite e fatturato a gonfie vele fino al 2008. Autoveicoli Erzelli ha dalla sua una gamma praticamente completa, che parte dal Nissan NV200 per arrivare al top di gamma R730. Poi arriva la crisi. "La contrazione - ci ha confermato Bruno Boieri - c'era e c'è tuttora, inutile negarlo. Nel 2011 abbiamo avuto una boccata d'ossigeno che ci ha fatto illudere, ma quest'anno siamo ripiombati nella dura realtà della recessione. Ci siamo difesi lavorando a tutto tondo: a fronte di un ricavo sulla vendita diretta diminuito, abbiamo rafforzato le proposte di allestimento e il post vendita. Da qui è nata l'esigenza di un miglioramento che ha portato nel 2009 all'inizio dei lavori di preparazione del nuovo terreno, terminati nel luglio di quest'anno. In dettaglio la nuova struttura è radicalmente differente dalla precedente: su tre piani, con suddivisione in aree autonome delle attività di vendita, assistenza gestione del veicolo industriale e commerciale. Il grande investimento rispecchia l'impegno, la serietà e la fiducia che abbiamo impiegato e intendiamo mantenere nell'azienda".

La nuova struttura della concessionaria è articolata su tre piani con una superficie complessiva di 5.900 mq dei quali 2.800 coperti, che portano la concessionaria Autoveicoli Erzelli a estendersi su una superficie di circa 7mila mq. "Il miglioramento - ha precisato Boieri - ha riguardato soprattutto gli spazi e le attrezzature, come il carro ponte, con l'obiettivo di dare un servizio migliore. E non intendiamo fermarci qui: stiamo testando il banco elettronico per la verifica della convergenza e non appena sarà possibile offriremo anche questo tipo di servizio".

Nell'area geografica di riferimento della concessionaria Erzelli, Scania detiene una quota di mercato che oscilla tra il 18 e il 20 per cento. "In anni recenti - ha affermato Bruno Boieri - abbiamo registrato punte anche più alte, superando la media nazionale. Ma la contrazione di quest'anno è forte, vediamo come sarà l'andamento generale del mercato Italia".

Quali a questo punto le prospettive per il 2013? "Sull'onda dell'entusiasmo registrato all'inaugurazione - ci ha confidato l'Amministratore Delegato - sarei ottimista, i segnali per un miglioramento ci sono: la clientela ha risposto bene, venendo da noi con curiosità ma anche esprimendo la necessità di dover procedere al rinnovo del proprio parco. Speriamo che tale volontà non venga frenata dalle resistenze di carattere psicologico. Noi abbiamo investito per rispondere alle necessità dei clienti, penso ad esempio all'avvicinarsi dell'introduzione dell'Euro 6, ma lo abbiamo fatto anche con una consapevolezza: l'economia non riparte da sola, occorre muoversi. Le istituzioni potrebbero aiutare ad affrontare il problema del costo del carburante, visto che la categoria del trasporto è da anni tra le più tartassate, pensare a strutture e infrastrutture necessarie: il trasporto su gomma resterà il trasporto del futuro ancora per molti anni. Ma politici ed economisti hanno altre preminenze: il costo del danaro, lo spread... Non c'è alternativa: occorre rimboccarsi le maniche, prendere esempio dalle popolazioni terremotate dell'Emilia. Non hanno di certo aspettato le istituzioni per ricominciare!".

L'inaugurazione della nuova sede è avvenuta nel corso di un Open Day che ha richiamato un folto pubblico ed è stata l'occasione per presentare l'ampia gamma dei servizi e dei prodotti Scania, che spazia dai segmenti del lungo raggio, costruzione e distribuzione, fino ai veicoli per le applicazioni speciali, con le varie motorizzazioni: dai sei cilindri - compresi i nuovi motori Euro 6 - al mitico V8.

L'Amministratore delegato di Italscania Franco Fenoglio, unitamente ad Anders Grundströmer, Executive Regional Director di Scania CV AB, ha sottolineato l'importanza della rete di vendita in particolare nell'attuale difficile periodo economico e ha rivolto un plauso al grande spirito imprenditoriale che ha storicamente accompagnato il dealer genovese e che ha consentito di tessere una fitta rete di contatti e di affezionati clienti. Proprio i clienti sono stati i protagonisti del ringraziamento speciale rivolto da parte dei fratelli Bruno e Claudio Boieri, che hanno dato infine il via all'intrattenimento musicale.

IN UN CORNER ESPOSTO IL VEICOLO ALLESTITO PER TASSISTRO G.B.

Per Erzelli uno Scania speciale by Fassi

GENOVA - Fassi Gru e "Ing. Arcadipane", sua concessionaria per la Liguria, hanno presenziato all'evento con uno specifico corner dov'era esposto uno Scania P360 LB 6x2 allestito per la Tassistro G.B., storica azienda genovese specializzata in costruzioni di carpenteria metallica.

In particolare il nuovo Scania P360 è caratterizzato da una gru retrocabina Fassi F455 RA.2.26 E-Dynamic e da un innovativo allestimento con cassone allungabile idraulicamente per il trasporto dei container da 20' realizzato dalle Officine BPM di Mantova. La gru Fassi F455 RA.2.26 E-Dynamic, con rotazione continua grazie alla ralla, ha una capacità di sollevamento di 41,20 t/m e uno sbraccio idraulico di quasi 17 m. Il peso contenuto (circa 5 t), tra i migliori nella sua gamma di riferimento, consente al veicolo sul quale è allestita un ragguardevole carico residuo. È dotata di elettronica avanzata che permette di controllare al meglio la movimentazione della gru lavorando sempre in piena sicurezza.

La "Ing. Arcadipane" è concessionaria Fassi dal 1987 e vanta una collaborazione ormai ventennale con Autoveicoli Erzelli. Nel corso degli anni la reciproca collaborazione e specializzazione del dealer Fassi lo ha portato a sviluppare una specifica competenza in vari ambiti, con particolari riscontri nei settori dell'edilizia, dell'autotrasporto e in altre applicazioni industriali.

RENAULT TRUCKS PREMIUM LANDER 430.26 6x2 S 3G OPTITRACK

AZIONANDO UN SEMPLICE PULSANTE ENTRA IN AZIONE L'OPTITRAK CHE TRASFORMA LA TRAZIONE POSTERIORE IN INTEGRALE, CONSENTENDO AL PREMIUM LANDER DI AFFRONTARE TERRENI IMPERVI IN TUTTA TUTTA SICUREZZA. CON UNA UNICA LIMITAZIONE: FUNZIONA CON VELOCITÀ FINO A 27 CHILOMETRI ORARI.

Trazione totale quando serve

Mauro Zola

LONATE POZZOLO - Con l'arrivo in Italia delle versioni motrice si competa la gamma Lander OptiTrack di Renault Trucks, una soluzione esclusiva (o quasi), che permette di trasformare un normale 4x2 o 6x2 in un veicolo a trazione integrale, senza dove pagare pegno in termini di peso o di consumi. Due argomenti che oggi occupano più di tutti gli altri i pensieri dei trasportatori. Tanta è l'attenzione sulla tecnologia OptiTrack che nonostante il settore delle costruzioni sia virtualmente bloccato queste versioni del Lander stanno trovando sbocchi di mercato imprevisti.

Di quel che sta a significare l'aggiunta OptiTrack abbiamo già parlato diffusamente in passato, ma conviene fare un piccolo ripasso: a fare la differenza sono i due motori idraulici che sono stati integrati nei mozzi delle ruote, quando l'OptiTrack viene inserito questi si raccordano con la trazione principale e aggiungono forza motrice. A dirsi sembra piuttosto semplice e in realtà lo è, almeno in via teorica, dato che la trasformazione necessaria comprende anche l'aggiunta di un sistema ad alta pressione con pompa idraulica e serbatoio d'olio supplementari.

Si tratta quindi di un intervento radicale, la cui complessità sta al momento bloccando gli sforzi di altri marchi per imboccare la stessa strada. Per il resto l'avvio del sistema, segnalato in cabina da un'apposita spia sul display del Lander, che richiede semplicemente la pressione su di un pulsante, lo trasforma in un vero quattro per quattro, con l'unica limitazione che quando si superano i 27 km/h si torna alla classica trazione posteriore. Il sistema però non si disinserisce del tutto, se non quando si raggiungono i 40 km/h, e torna operativo, sempre in modalità automatica, non appena si scende sotto i 15 km/h.

Del resto si tratta di una soluzione d'emergenza, che serve per levarsi dagli impicci quando anche il blocco del differenziale (in questo caso ne è previsto uno posteriore) non basta più, oppure per superare terreni insidiosi, mari di fango o salite impegnative con fondi cedevoli. Possiamo poi aggiungere tra i pregi una facilità d'esercizio davvero eccellente, l'attivazione della trazione supplementare può avvenire anche in marcia (a patto che si tratti di un rapporto compreso tra la 1° e la 6°, o la1° retromarcia, oltre la quale il sistema si disinserisce in automatico), basta premere il già citato pulsante e assicurarsi di non aver superato i 20 km orari o i 500 giri/min.

Tutto ciò senza troppo gravare sul peso, rispetto alla normale trazione integrale l'OptiTrack toglie fino a 1.200 kg di peso, che può quindi essere aggiunto al carico utile, allo stesso modo su strada, percorso che il Lander per la sua mission di raccordo tra la cava e l'approvvigionamento in cantiere si trova a dover percorre spesso, i consumi si riducono di un dieci per cento, dato che l'olio che circola nel sistema idraulico dei due motori aggiunti circola in un circuito chiuso che mantiene la pressione senza richiedere carburante, una percentuale che oggi può fare la differenza.

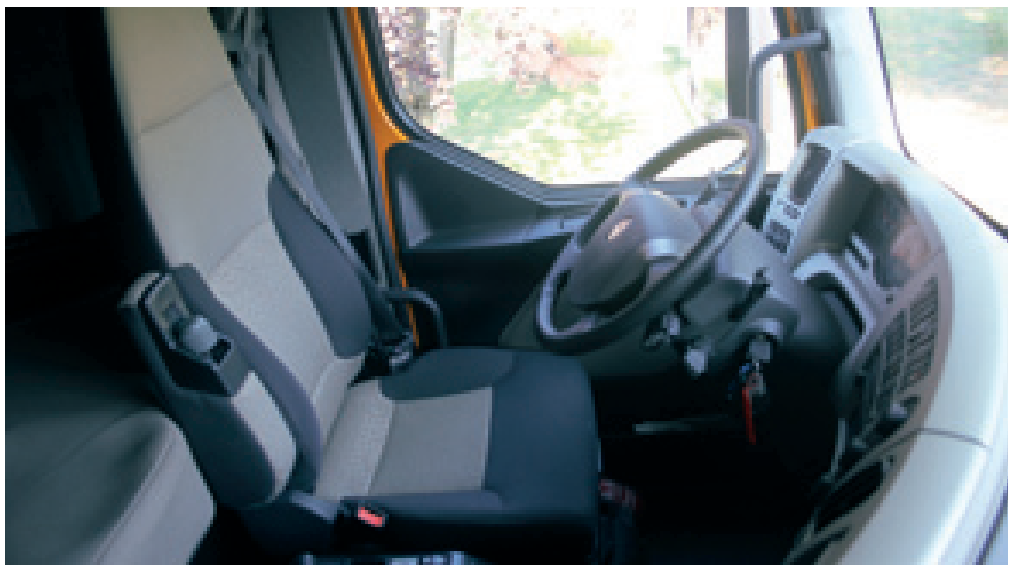
Naturalmente anche la soluzione OptiTrack ha un costo, soprattutto d'acquisto, poco più di 22mila euro che non sono pochi, ma si tratta di una cifra in fondo ammortizzabile.

Per rendersi conto della funzionalità del sistema l'allestimento della prova, una gru che non grava in peso più di tanto sull'asse posteriore, si rivela l'ideale. In queste condizioni, anche tenendo il terzo asse sollevabile, affrontare salite sopra il 40 per cento di pendenza diventa impossibile, soprattutto se il terreno non è ben compatto. Anche innestando il differenziale autobloccante si rischia di bloccarsi a metà della rampa, a quel punto basta però ricorrere all'OptiTrack, che può essere inserito anche in movimento, perché la trazione riprende immediatamente e si possano affrontare percorsi che potrebbero sembrare esclusiva dello specialista Kerax.

Per il resto il Lander offre una cabina capiente per gli standard della categoria, che mantiene un ottimo comfort anche su strade asfaltate (nonostante le sospensioni anteriori piuttosto rigide) e questo ancora grazie all'OptiTrack che migliora la situazione rispetto a un 4x4. Il cambio è naturalmente l'automatizzato Optidriver +, che fa la sua parte per quel che riguarda il risparmio di carburante. Complete le dotazioni di sicurezza, che comprendono aggiunte sofisticate come il Drag Torque Contro che armonizza la coppia in fase di scalata. Il motore è il classico 11 litri, nella sua versione da 430 cv, che visto l'allestimento è consigliata rispetto al più potente 460 cv.

LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Renault Trucks
Nome - Premium Lander 430.26 6x2 S 3G OptiTrack
Cabina - Profonda.
Motore - DXi 11, EEV, 10.800 cc, 6 cilindri in linea, 24 valvole, iniezione ad alta pressione con iniettori di seconda generazione, turbocompressore con intercooler e valvola Wastegate, convertitore catalitico SCR, potenza 323 kW/430 cv a 1.800 giri/min, coppia 2.080 Nm a 1.200 giri/min.
Cambio - Optidriver + a 12 marce + 3 retromarce.
Pneumatici - 385/65 R22,5 - 315/80 L355.
Sospensioni - Anteriori a lame paraboliche a due lame con ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice, posteriori pneumatiche a due cuscini d'aria con ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice. Terzo asso sollevabile.
Freni - A disco su tutti gli assi, con EBS, AFU, ABS, ASR, ESP, APM, Drag Torque Control, Hill Start Aid rallentatore Optibrake.
Dimensioni - Passo 4.500 mm. Lunghezza carrozzabile 6.606 mm.
Masse - Mtt 26.000 kg. Massa autotelaio 8.196 kg. Massa max ammessa asse anteriore 9.000 kg, massa max ammessa assi posteriori 11.500 + 7.500 kg.
Serbatoio carburante - 315 litri (40 litri AdBlue).



Il **Premium Lander** offre una cabina capiente per gli standard della categoria, che mantiene un ottimo conforto anche su strade asfaltate grazie all'**OptiTrack** che migliora la situazione rispetto a un 4x4.

NUMEROSE LE MISSIONI CUI SONO DESTINATI

OptiTrack su più modelli

LONATE POZZOLO - Al trattore 4x2, che comunque continua a essere l'opzione più richiesta, Renault Trucks ha aggiunto tutta una serie di altri modelli OptiTrack, tra cui un altro trattore, ma in questo caso 6x2, e diverse motrici.

In totale sono tre i nuovi carri messi a listino, che da qualche mese sono disponibili anche in Italia.

Si tratta di un classico 4x2, del 6x2 con terzo asse sollevabile, protagonista del nostro test, e di un 6x4. Una proposta sufficiente a coprire tutte le esigenze del mercato per questo tipo di veicoli, che vanno dal rifornimento a cantieri particolarmente difficili, quindi al trasporto di materiale edile, al supporto per betoniere o betonpompe o anche di gru di grandi dimensioni, oppure alla raccolta di liquidi alimentari.

Per tutta la gamma, oltre al motore DXi con potenze che vanno dai 380 ai 460 cv, si può optare anche per il più contenuto DXi 7, che parte dai 270 cv per arrivare fino ai 340 cv.

Il concorrente

Man TGS 18.440 BL HydroDrive

Cabina: L.
Motore: D2066LF57, EEV, 6 cilindri in linea, 10.518 cc, potenza 324 kW/440 cv da1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.100 Nm da 1.000 a 1.400 giri/min.
Cambio: automatizzato TipMatic.
Sospensioni: anteriori meccaniche, posteriori pneumatiche.

RENAULT TRUCKS KERAX X-TREM

È L'AGGETTIVO CHE MEGLIO ESPRIME LE STRAORDINARIE DOTI DI ROBUSTEZZA, SICUREZZA, MA ANCHE COMFORT GARANTITO DALLA CABINA GLOBAL, ESALTATE DAL POTENTE PROPULSORE 6 CILINDRI DXI 13 DA 520 CV CON UNA COPPIA MOLTO FAVOREVOLE DI 2.550 NM GIÀ DISPONIBILE ATTORNO AI 1.000 GIRI/MIN.

Inarrestabile

Lino Sinari

LONATE POZZOLO - Inarrestabile. Può sicuramente essere definito così il Kerax nella sua versione X-Trem, l'ultima aggiunta al catalogo cava del costruttore francese, un 8x4 studiato per essere duro, anzi il più duro.

Per renderlo tale i progettisti Renault Trucks sono intervenuti innanzitutto sul telaio che, a differenza che nei normali modelli, è stato rinforzato per tutta la sua lunghezza, dal vano motore su su fino allo sbalzo posteriore, con spessori in acciaio da 8 mm, il che già basterebbe per sopportare carichi molto più importanti delle 40 t della massa totale a terra che gli concede l'essere classificato un Mezzo d'Opera, l'asse anteriore ha una capacità di 32 t, i due posteriori a doppia riduzione, in tandem, di 33 tonnellate (attenti però al sovraccarico, la tentazione è forte ma i controlli costanti).

A questa cura ricostituente si aggiungono le sospensioni, che sono paraboliche, rinforzate, a quattro foglie sia sull'asse sterzante che su quelli posteriori, con queste ultime davvero impressionanti per consistenza e preferite alle classiche semiellittiche perché accompagnano meglio la marcia anche da scarichi, il che per un mezzo dal telaio così rigido è un componente importante per mantenere un'ottima guidabilità su percorsi veloci e accidentati,oltre che per garantire un comfort superiore al conducente, evitando i classici sobbalzi, soprattutto in assenza di carico, tipici delle semiellittiche.

Le esclusive dell'X-Trem non finiscono qui, sempre in ottica robustezza il carter del volano del motore è stato realizzato in ghisa, la scatola del cambio può essere raffreddata ed è stata aggiunta la frizione bidisco, in grado di funzionare al meglio anche dopo ore di massimo sforzo. Frizione necessaria dato che il cambio è il manuale ZF a sedici marce, una scelta ponderata considerando l'utilizzo estremo di questo mezzo d'opera. Per rendere più comodo l'innesto delle marce è stato comunque dotato della griglia di comando Super H e del Servoshift. Sempre da ZF arriva il rallentatore Intarder, con una potenza frenante di 600 kW e la caratteristica di entrare in funzione soltanto sopra i 30 km/h, utile quindi per accompagnare discese molto veloci ma in tutta sicurezza. L'Intarder, un optional, va ad aggiungersi alla dotazione di serie, che consiste nel rallentatore Optidriver + (con una potenza di 414 kW) il cui uso accorto consente di risparmiare l'impianto che si basa, come sul resto della gamma Kerax, sui classici tamburi considerati più affidabili soprattutto in caso di pioggia e fango, condizione piuttosto comune anche nelle cave italiane.

GENEROSITÀ TECNOLOGICA

Sempre in ottica sicurezza, anche se l'impianto di base del Kerax X-Trem è decisamente tradizionale, Renault Trucks non ha lesinato sulle dotazioni tecnologiche, che comprendono quanto di meglio offra oggi il mercato. Il tutto racchiuso nel pacchetto Ebs +, che comprende oltre ai più scontati ABS e ASR anche l'assistente alla frenata d'emergenza (AFU),il controllo della coppia in scalata (Drag Torque Control) e l'assistente alla partenza in salita (Hill Start Aid).

Anche se l'X-Trem è disponibile, come tutta la gamma Kerax, con il motore DXi 11, le cui versioni arrivano a toccare una potenza massima di 460 cv, in questo caso il costruttore ha preferito metterci a disposizione il top della serie, cioè la versione più potente del DXi 13, un 520 cv con una coppia molto favorevole di 2.550 Nm già disponibile attorno ai mille g/min. Questo non porta certo vantaggi nei consumi, che oggi visto anche il prezzo raggiunto dal gasolio hanno raggiunto una notevole importanza anche nel mezzo d'opera, ma in compenso ben si sposa con la filosofia X Trem, rendendolo davvero inarrestabile.

Con questa potenza a disposizione è infatti fin troppo facile affrontare ogni insidia della cava che ci ospita, di proprietà della F.lli Mara, le salite si percorrono in un lampo e ci si inerpica bene anche su pendii che parrebbero riservati a mezzi con la trazione anche sull'asse anteriore.

Il tipo di cabina sul camion a nostra disposizione era il Global, decisamente la migliore anche per chi non deve trascorrere la notte a bordo. Lo spazio dietro i sedili può infatti essere utilizzato per attrezzi di lavoro o effetti personali o semplicemente per non sentirsi soffocare in un abitacolo troppo ristretto. In più questa scelta non porta cambiamenti nè nel prezzo del camion nè nella carrozzabilità del telaio. Il che per i clienti è un vantaggio che non va minimamente trascurato.

LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Renault Trucks
Nome - Kerax 520.40 8x4 X-Trem
Cabina - Global.
Motore - DXi 13, Euro 5, 12.800 cc, 6 cilindri in linea, 24 valvole, iniezione ad alta pressione con iniettori di seconda generazione, regolatore elettronico, turbocompressore sullo scarico, convertitore catalitico SCR, potenza 382 kW/520 cv da 1.450 a 1.900 giri/min, coppia 2.550 Nm da 1.050 a 1.400 giri/min.
Cambio - ZF 16 S2530 manuale a 16 marce + 2 retromarce.
Pneumatici - M 385/65 XYZ3. 13R22,5.
Sospensioni - Anteriori a lame paraboliche a due lame con ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice, posteriori pneumatiche a due cuscini d'aria con ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice. Terzo asso sollevabile.
Freni - A disco su tutti gli assi, con EBS, AFU, ABS, ASR, ESP, APM, Drag Torque Control, Hill Start Aid rallentatore Optibrake.
Dimensioni - Passo 4.500 mm. Lunghezza carrozzabile 6.606 mm.
Masse - Mtt 26.000 kg. Massa autotelaio 8.196 kg. Massamax ammessa asse anteriore 9.000 kg, massa max ammessa assi posteriori 11.500 + 7.500 kg.
Serbatoio carburante - 315 litri (40 litri AdBlue).

X-Trem, ultima aggiunta al catalogo cava di **Renault Trucks** è un **Kerax 8x4** studiato per essere duro, anzi più duro.

I concorrenti

Astra HD9 64.52

Motore: 6 cilindri in linea, potenza 520 cavalli a 1.900 giri/min, copia 2.400 Nm da 1.000 a 1.440 giri/min.

Man TGS 33.540 BB

Motore: 6 cilindri in linea, potenza 540 cavalli a 1.900 giri/min, coppia 2.500 Nm da 1.050 a 1.350 giri/min.

Iveco Trakker AD 380T50 M.O.

Motore: 6 cilindri in linea, potenza 500 cavalli a 1.900 giri/min, coppia 2.300 Nm da 1.000 a 1.525 giri/min.

Mercedes-Benz Actros 3351 M.O.

Motore: 8 cilindri a V, potenza 510 cavalli a 1.800 giri/min, coppia 2.400 Nm a 1.080 giri/min.

RENAULT TRUCKS / In Spagna la finale dell'Optifuel Challenge 2012

La squadra azzurra in evidenza

NIENTE PODIO PER GLI ITALIANI ALL'OPTIFUEL CHALLENGE, LA COMPETIZIONE TRA AUTISTI PROMOSSA DA RENAULT TRUCKS PER PREMIARE LE GUIDE PIÙ ECONOMICHE DEL CONTINENTE, MA A LIVELLO DI SINGOLO PAESE I TRE DRIVER DI CASA NOSTRA HANNO PORTATO L'ITALIA A SUPERARE TUTTE LE ALTRE NAZIONI.

Mauro Zola

SIVIGLIA - Niente podio per gli italiani all'Optifuel Challenge, la competizione tra autisti promossa da Renault Trucks per premiare le guide più economiche del continente, ma a livello di singolo Paese i tre driver hanno portato l'Italia a superare tutte le altre nazioni. Se infatti il podio ha visto uno spagnolo sul gradino più alto e a seguire un finlandese e un francese, il quinto posto di Fabio Bauco, il sesto di Cristian Nastase e l'undicesimo di Ion Ciobanu danno al tricolore un risultato di squadra eccellente, con un primo posto virtuale ma comunque molto apprezzato sia dai protagonisti che dalla filiale locale del costruttore.

A Siviglia non c'erano però soltanto gli autisti, ma anche i flottisti per cui lavorano, a dimostrazione di quanto sia apprezzato dalle aziende l'Optifuel Program, completato dai corsi di guida economica che stanno funzionando a pieno ritmo anche in Italia, tanto da indurre Renault Trucks a potenziarne il team di formatori. Sul cui valore una conferma, non che fosse necessaria, la da il secondo posto, non ufficiale, tra tutti i test drivers Renault Trucks ottenuto da Piero Falla nel corso della preparazione del percorso.

Grande attenzione alla guida ma anche divertimento per i trentacinque migliori autisti d'Europa, che dopo aver testato le proprie abilità con il **Premium Optifuel** (sopra) sono stati premiati con un giro di pista su uno dei camion da corsa del team **MKR** (a sinistra).

Un momento di festa dunque, ma anche di confronto tra molte realtà europee, tutte alle prese con la crisi, sia pure a diversi livelli, e impegnate a far fronte all'incremento dei costi di gestione, quasi mai pareggiato dagli aumenti delle tariffe (in Italia ormai una chimera), per cui l'unica soluzione possibile resta, oggi come ieri, la riduzione delle spese con il gasolio in primo piano.

I risultati fatti segnare da

Fabio Bauco dell'azienda di trasporti Pigliacelli migliore degli italiani

Camionista per passione già a undici anni

SIVIGLIA - Alle selezioni italiane era stato il primo, e anche in Spagna Fabio Bauco è risultato il migliore tra i concorrenti italiani, frenato da un po' di sfortuna, che nel percorso su strada aperta al traffico gli ha fatto incontrare un trattore e subito dopo un'autoambulanza, che gli hanno impedito di approdare al podio, distante poco più di un punto (su 90). Risultato: quarto posto ad appena un decimo di punto. Dipendente della ditta Pigliacelli fin dal 1991, 42 anni, Bauco fin da piccolo voleva fortemente fare il camionista. "Grazie a un vicino che aveva una piccola impresa e mi faceva salire sul suo camion", racconta. Così già a sei anni si divertiva a fare rifornimento di gasolio e a undici si è messo per la prima volta alla guida pur se naturalmente in un piazzale.

Oggi percorre le rotte sia nazionali che internazionali alla guida di un Premium 460, da qualche mese poi gli è stato consegnato un nuovo esemplare, equipaggiato con il cambio automatizzato Opridriver +, con cui si è subito trovato a proprio agio, come confermano i risultati ottenuti. In più, ha potuto frequentare il corso Optifuel, a cui si è avvicinato con la giusta umiltà, desideroso di imparare come consumare meno. "Il mio istruttore è stato Piero Falla - ricorda - che ha saputo ben spiegarci gli accorgimenti necessari per usare al meglio tutti gli strumenti a disposizione. Ad esempio il Retarder che va abbinato a un regime di giri piuttosto alto".

Secondo in Italia e sesto nella finale europea, a poca distanza da Bauco, Cristian Nastase, romeno, 39 anni, dal gennaio del 2008 in forza alla Cavagna Trasporti. Anche nel suo caso la passione per i camion cresce con lui: "Fin da quando ero molto piccolo correvo in strada non appena sentivo il rombo di uno dei vecchi camion che attraversavano il mio paese".

La patente l'ha presa già in Romania, ma ha dovuto trasferirsi in Italia per poter iniziare a fare davvero quel lavoro. "All'inizio è stato difficile, mi avevano fatto promesse poi non mantenute e così nei primi mesi ho lavorato nell'edilizia. Fino alla possibilità di entrare da Cavagna, dove ho potuto cominciare a fare quello che ho sempre sognato". Per l'80 per cento del tempo si muove su rotte internazionali, verso la Spagna ma anche la Germania, che resta la sua meta preferita.

Di carattere allegro ed entusiasta, ha bene accolto la possibilità di frequentare il corso Optifuel. " Ho creduto in quello che hanno detto e i risultati si sono visti subito: sono passato da 2,5 km con un litro a 3,2. Anzi, nell'ultimo viaggio in Spagna con il Premium ho raggiunto i 3,9 km e questo mi ha fatto davvero sentire bene".

Storia molto particolare quella del terzo concorrente, Ion Ciobanu, 50 anni, autista da dieci anni della lombarda Tipes, per cui oggi, dopo anni di linea alla guida di un Premium, svolge il delicato incarico di condurre una combinazione per il trasporto eccezionale. Ciobanu, moldavo, prima di arrivare in Italia è stato ufficiale dell'Armata Rossa, incaricato di coordinare i servizi logistici per un aeroporto militare nei pressi di San Pietroburgo alla guida di un centinaio di soldati e tecnici. Con la divisione dell'Unione Sovietica è entrato a far parte dell'esercito moldavo, ma la situazione difficile del suo Paese d'origine l'ha spinto a cercare fortuna in Italia. "Prima senza permesso di soggiorno - racconta - e poi finalmente in regola". Adesso vive soddisfatto con la famiglia sulle rive del lago Maggiore.

Sempre calmo e sorridente ha dovuto scontare un problema linguistico nella prova scritta. "Non sempre capisco i termini più difficili in italiano. Avrei dovuto chiedere il test in russo, ma va bene così". Grazie ai risultati della guida è infatti riuscito a risalire fino all'undicesimo posto.

Lasciando da parte la classifica e l'agonismo, la trasferta a Siviglia è stata molto apprezzata dai concorrenti, per cui è stato allestito un programma molto ricco. Dopo i trenta km del percorso gara infatti hanno avuto la possibilità di cimentarsi in prove di abilità, con un cambio gomme su di una vettura formula, oppure cimentandosi con i simulatori che riproponevano in modalità arcade sia un trasporto su strada sia le gare del Truck Racing. A questo proposito il momento clou è stato proprio quello in cui a tutti i concorrenti è stata data la possibilità di fare un giro sul circuito a bordo (ma seduti al posto del passeggero) di un camion da gara del team ufficiale MKR.

I tre rappresentanti per l'Italia: da sinistra, **Ion Ciobanu**, **Cristian Nastase** e **Fabio Bauco**. Si sono presentati molto agguerriti alla finale europea di Siviglia dell'Optifuel Challenge 2012, classificandosi tutti in ottima posizione.

Molti i momenti di svago, in cui i concorrenti hanno potuto divertirsi sfidandosi nel videogame **Renault Trucks** che ripropone le emozioni delle spettacolari gare del truck racing.

Tra le varie prove ludiche a cui sono stati sottoposti gli autisti di tutta Europa arrivati a Siviglia, anche un cambio gomme su di una vettura formula, regolarmente cronometrato.

Grande soddisfazione anche per **Piero Falla**, responsabile per l'Italia dei corsi Optifuel, che ha ottenuto il secondo miglior risultato tra i driver ufficiali **Renault Trucks**.

Un successo i corsi "All for fuel eco" per imparare a consumare meno

La strategia del risparmio appaga sempre

Siviglia - Ad accompagnare i tre autisti alla finale europea dell'Optifuel Challenge anche i rappresentanti delle aziende per cui lavorano. La gara infatti in un certo senso coinvolgeva anche loro (con tanto di premi) a rimarcare l'impegno profuso nel dare spazio ai corsi Optifuel, parte integrante della strategia di risparmio "All for fuel eco" varata da Renault Trucks.

In Italia, come spesso succede, l'iniziativa è decollata lentamente, un po' frenata dal tradizionalismo che permea il settore. A dare il via alla diffusione dei corsi sono stati proprio gli imprenditori più accorti che hanno creduto e appoggiato la proposta.

Alla Pigliacelli ad esempio è in via di definizione il terzo corso, sollecitato dallo stesso management, visti i risultati conseguiti. A rappresentare l'azienda a Siviglia il titolare Ezio Pigliacelli. "Siamo sicuramente soddisfatti dei risparmi ottenuti e per questo speriamo che Renault Trucks continui su questa strada e ci supporti per poter arrivare a formare buona parte dei nostri autisti".

Attualmente la flotta Pigliacelli consiste in poco meno di seicento camion, suddivisi tra ribaltabili, centinati e cisterne, tra questi gli ultimi cento sono tutti Renault Trucks Premium, con motore da 460 cv e cambio automatizzato Optidriver +. Il centro logistico principale è a Frosinone ma il trasportatore può contare su sedi sparse un po' in tutta Italia. Tra i lavori principali la logistica degli stabilimenti italiani di Michelin, a cui sono destinati circa 200 camion, mentre gli altri trasporti riguardano cemento, soda, inerti, colla per intonaci. Nonostante il momento di difficoltà l'azienda riesce a mantenere un buon livello operativo. "La serietà a lungo premia - spiega Ezio Pigliacelli - anche se la crisi c'è. Il prezzo del gasolio è troppo alto e questo porta a dei rallentamenti, dopo i primi tre mesi dell'anno c'è stato un calo fino a giugno, ora speriamo di riprendere. Gestire un'impresa in queste condizioni non è facile".

Per facilitare le operazioni, la manutenzione dei nuovi mezzi è stata affidata al costruttore, tramite un contratto di assistenza. "All'interno disponiamo di un'officina con quaranta meccanici ma che opera soprattutto sui semirimorchi. Per i camion preferiamo rivolgerci alla rete delle officine autorizzate".

L'autista romeno Cristian Nastase era invece accompagnato da Maurizio Cavagna, titolare dell'azienda che porta il nome della sua famiglia. Con sede ad Ala di Trento, la Cavagna Trasporti è stata fondata nel 1959 e ha operato nei primi anni sul territorio nazionale, movimentando i prodotti delle campagne locali. L'internazionalizzazione arriva quando al comando subentra Maurizio Cavagna. "Abbiamo intravisto delle possibilità e ci siamo buttati - racconta - Prima con la Germania e poi, grazie all'accordo con una cartiera della zona, aprendo un canale verso la Spagna". Che ancora oggi resta la meta principale dell'impresa, che riesce a ben districarsi anche nel difficile momento attuale, che Cavagna aveva previsto con buon anticipo. "Quando nel 2008 era chiaro che si stava avvicinando un vero disastro abbiamo ridotto le dimensioni della flotta, che oggi conta su venti camion. Questo ci ha permesso di continuare senza troppi problemi".

La terza azienda presente era la Tipes, rappresentata dal responsabile service Danilo Errico. Con sede a Olgiate Olona, ma succursali anche in Francia e Romania, si occupa di trasporti industriali, con particolare attenzione alla siderurgia. Impiega un centinaio di trattori.

Da sinistra, **Maurizio Cavagna** della **Cavagna Trasporti** di Ala di Trento con il suo autista **Cristian Nastase**.

L'autista moldavo **Ion Ciobanu** (primo da destra) era accompagnato dal responsabile service della **Tipes, Danilo Errico**.

Da sinistra, **Ezio Pigliacelli**, titolare della ditta che porta il suo nome, con **Carlo di Carlo**, direttore della filiale romana di **Renault Trucks**.

Per il post-trattamento dei gas di scarico il punto focale resta il sistema Scr; dato che questo funziona al meglio con temperature elevate è stato aggiunto un circuito per il riutilizzo dei gas di scarico, che entra in azione nelle fasi di avviamento quindi con il motore ancora freddo. Come in tutti i motori della generazione Euro 6, il sistema di abbattimento delle emissioni è completato da un filtro antiparticolato che si occupa delle polveri sottili.

La stessa tecnologia di base verrà riproposta anche per il motore Euro 6 da 13 litri, per cui varierà soltanto la modalità d'iniezione, che verrà effettuata tramite iniettori pompa che meglio si sposano con le richieste di maggiori potenze. Il DI 13 sarà disponibile con 440 cv (coppia massima di 2.200 Nm), 480 cv (coppia di 2.400 Nm) e 520 cv (coppia di 2.550 Nm).

tutti i concorrenti nel corso della prova pratica (a cui se ne aggiungeva una scritta) hanno dimostrato una volta di più che consumare meno si può, basta poter contare sul veicolo giusto e tenere conto di alcune regole, tanto semplici e intuitive da essere date troppo spesso per scontate.

Una battaglia che Renault Trucks ha portato da tempo al centro della sua offerta commerciale, tanto dall'aver varato uno slogan, "All for fuel eco", che già la dice lunga sull'atteggiamento del costruttore. Protagonisti della manifestazione, al pari dei camionisti, sono infatti stati i Premium Strada in versione Oprifuel, per l'occasione con motore da 430 cv, con componenti come il cambio robotizzato Optidriver +, con un software specifico che regola la green zone dei giri motore, nel cui ambito dovrebbe attenersi ogni buon camionista, in modo che sia non soltanto quella in cui si consuma meno ma anche quella con la miglior copia disponibile. Stesso compito per il pacchetto Optiroll, integrato nel regolatore di velocità, che innesta in automatico la funzione "ruota libera controllata", con un risparmio che può arrivare all'1 per cento, o per il soft cruise control, che a partire da una velocità prefissata ottimizza il consumo scegliendo il miglior regime di giri.

SERVIZI IN PRIMO PIANO

Ma forse ancora più importanti delle novità tecniche si rivelano i servizi che il costruttore francese ha legato alla proposta Premium Optifuel, che comprendono sia il corso di guida economica che la fornitura del software Optifuel Infomax con cui può essere controllato il consumo connettendosi direttamente con la centralina del camion. Un'arma vincente, tanto più che per ora Renault Trucks è l'unico tra i costruttori a fornire anche ai clienti il proprio software, in modo che possano controllare i consumi anche dopo che gli autisti hanno superato il corso, verificando che i miglioramenti siano permanenti.

Non è un caso se tutti i finalisti del concorso abbiano partecipato a un corso Optifuel, ottenendo una riduzione dei consumi, certificata dagli imprenditori presenti, che ha raggiunto e a volte superato il km per ogni litro di gasolio.

A corollario dell'iniziativa Renault Trucks ha anche presentato il proprio motore Euro 6, quello che a partire dal giugno dell'anno prossimo andrà a equipaggiare la nuova serie di pesanti della Losanga.In particolare era esposto il sei cilindri da 11 litri, il DT11, che rappresenterà la base per la lunga distanza e sarà disponibile con tre potenze: 380 cv (con una coppia massima di 1.800 Nm), 430 cv (coppia di 2.050 Nm) e 460 cv (coppia di 2.200 Nm). Come si è potuto vedere nel modello statico, la base resta l'attuale DXi 11, per cui è stato però rivoluzionato il sistema d'iniezione Common rail, tarato in modo che vengano aumentate sia la precisione che l'alta pressione del processo d'iniezione, già a partire dai bassi regimi.

ANNIVERSARIO

DA 110 ANNI SULLA STRADA DELL'INNOVAZIONE

Farmington - *Carrier festeggia un compleanno "di peso": 110 anni scanditi dalla costante innovazione nel campo dei moderni sistemi di aria condizionata, di cui l'azienda americana vanta l'invenzione. Tutto ebbe inizio con un'invenzione per controllare l'umidità in una tipografia di New York nel 1902: da allora l'aria condizionata ha cambiato per sempre il modo in cui le persone vivono, lavorano e si divertono in tutto il mondo. Lo scorso 17 luglio è stato celebrato il 110° anniversario dell'invenzione della moderna*

aria condizionata da parte di Willis H. Carrier, inventore e fondatore della Carrier, leader mondiale nelle forniture di sistemi di riscaldamento, condizionamento e refrigerazione e parte di UTC Climate, Controls & Security, un ramo di United Technologies Corporation. Proprio il 17 luglio 1902 Carrier, un giovane ingegnere e ricercatore che ha terminato da appena un anno gli studi alla Cornell University, porta a termine un progetto per stabilizzare l'umidità nell'aria nello stabilimento della Società di Tipografia e Litografia "Sackett & Wilhelms" di Brooklyn, per far sì che le dimensioni della carta rimanessero costanti durante tutto il processo di stampa. Da allora questa innovazione è stata applicata in tutti i settori, dai centri commerciali alle strutture produttive, dagli autobus alle imprese e dalle case agli ospedali, per soddisfare i bisogni di tutti coloro che vogliono creare un ambiente confortevole. Ingegnere di punta del suo tempo, Willis Carrier ha depositato oltre 80 brevetti nel corso della sua carriera. Per celebrare il 110° compleanno, Carrier ha lanciato un nuovo sito web, www.WillisCarrier.com, dedicato alla sua ricca storia e contenente aneddoti poco conosciuti sulla vita e le opere di Willis Carrier. Nel mese di giugno la società ha rilasciato il suo nuovo libro di 144 pagine scritto su commissione, intitolato "Weathermakers to the world", ora disponibile su Amazon.com. Il volume racconta lo spirito imprenditoriale di Willis Carrier e la storia della moderna aria condizionata.

CARRIER TRANSICOLD / Servizio di assistenza tecnica 24 ore su 24 e sette giorni su sette

Sempre e ovunque in missione

L'AZIENDA VERONESE SI PONE COME RIFERIMENTO PER I TRASPORTATORI OPERATIVI NEL SETTORE DELLE MERCI CONSERVATE A TEMPERATURA CONTROLLATA COME LA VICENTINA CAMPAGNOLO TRASPORTI.

Guido Prina

RUEIL-MALMAISON - Un servizio 24 ore su 24, sette giorni su sette, per il trasporto di merci, alimentari e non, che necessitano il mantenimento costante della temperatura. È quanto offre in Italia Carrier Transicold, unità di Carrier, leader mondiale nell'alta tecnologia applicata a soluzioni per riscaldamento, aria condizionata e refrigerazione.

Carrier offre soluzioni ottimali ai trasportatori che possiedono mezzi frigo isotermici a temperatura controllata, affinché possano svolgere trasporti frigoriferi veloci e affidabili, così come agli operatori logistici specializzati nel trasporto merci surgelate o a temperatura controllata.

I trasportatori di questo settore devono garantire che prodotti come alimenti, ma anche colori e vernici, medicinali e cosmetici, giungano a destinazione perfettamente intatti e protetti, anche con temperature sotto lo zero o antigelo: devono trovare la giusta temperatura per ogni tipo di merce. I mezzi di trasporto impiegati sono provvisti di un dispositivo di regolazione della temperatura, ovvero la temperatura interna dei contenitori per camion a variazione termica viene costantemente controllata. In questo modo si garantisce che le merci termosensibili giungano a destinazione indenni.

EFFICIENTE CATENA DEL FREDDO

Assicurare il funzionamento efficiente delle proprie unità di refrigerazione, garantendo la protezione ottimale della catena del freddo, è cruciale per i trasportatori che portano a destinazione merci conservate a temperatura controllata. Per aiutarli ad affrontare tali sfide, Carrier Transicold - azienda veronese che fa parte di UTC Climate, Controls & Security Systems, unità di United Technologies Corporation, fornitore leader nei settori aerospaziale ed edilizio a livello mondiale - mette a disposizione dei trasportatori di tale settore non solo una linea completa di apparecchiature per camion frigorifero, rimorchi e container, ma anche la rete di centri di assistenza più estesa in Europa, cui fanno capo tecnici altamente qualificati. Oltre alle garanzie su riparazioni e manutenzioni offerte dal personale tecnico, è l'assistenza tecnica 24 ore su 24 a fare la differenza per gli operatori professionali dell'autotrasporto, che sanno di poter contare su Carrier Transicold qualunque sia la situazione e il momento della giornata.

Con un'ampia gamma di competenze, che vanno dalla refrigerazione al motore e alle parti elettriche, i tecnici Carrier Transicold sono in grado di massimizzare l'operatività e assicurare al trasportatore l'integrità del carico: 1.700 tecnici certificati e formati secondo un calendario ben preciso per garantire la miglior professionalità nell'installazione, manutenzione e riparazione di tutta la gamma Carrier Transicold, distribuiti su una rete capillare di oltre 550 centri assistenza in tutta Europa. In Italia, il network di Carrier Transicold Italia è composto da 25 fra centri di assistenza e unità mobili e 80 tecnici, disponibili per assistere gli autisti Carrier Transicold 24 ore al giorno, sette giorni alla settimana.

Con sede a Dossobuono di Villafranca, alle porte di Verona, uno degli hub stradali più strategici e frequentati a livello nazionale, Friscar, il centro assistenza di Carrier Transicold Italia che coordina i servizi di riparazione e manutenzione nel Nordest d'Italia, si avvale di un team di cinque tecnici che intervengono in specifico su emergenze segnalate da autotrasportatori italiani e stranieri di prodotti freschi e surgelati. Il call center europeo consente, in un primo momento, di comunicare con gli autisti stranieri nella loro lingua e assicura una perfetta comprensione delle loro esigenze e, in seguito, collabora con la squadra che esegue l'intervento per trovare la giusta soluzione.

A riprova della disponibilità e della reattività del team per il Nord Est Italia, i tecnici giungono sul posto entro una media di 45 minuti in qualsiasi momento del giorno o della notte, ogni giorno dell'anno, per individuare le esigenze del trasportatore e predisporre soluzioni di supporto.

PRESTO IN MARCIA

Nel 77 per cento dei casi, il veicolo è pronto a riprendere la marcia in meno di quattro ore, senza che risulti compromessa la catena del freddo. Qualora, invece, si rendesse necessario un intervento più lungo e approfondito, i trasportatori non vengono comunque abbandonati a loro stessi: i tecnici li consigliano sull'intervento più appropriato e li assistono nella ricerca di soluzioni per il trasferimento e il deposito delle merci a temperatura controllata al fine di proteggere la spedizione. Viene compiuto ogni sforzo possibile per evitare il rischio di distruzione delle merci trasportate e per fare in modo che le stesse vengano consegnate puntualmente e in perfette condizioni al cliente finale.

"Da circa vent'anni - hanno dichiarato Claudio Poli e Augusto Galvani, titolari e soci di Friscar - il nostro centro di servizio ha una stretta e quotidiana collaborazione con Carrier Transicold Italia. L'esperienza acquisita nel corso degli anni, la nostra posizione decisamente strategica e il nostro radicamento sul territorio ci hanno portati a gestire un numero sempre crescente di interventi di assistenza. Inoltre, grazie al servizio 24 ore su 24 di Carrier Transicold e alla relazione ormai consolidata tra le nostre aziende, godiamo di un importante riconoscimento anche a livello europeo".

Nell'intento di consentire al team del post-vendita di risolvere il maggior numero di problemi nel minor tempo possibile, le officine hanno a magazzino ampie scorte di ricambi necessari praticamente per ogni tipo di riparazione. Anche il call center europeo è disponibile 24 ore al giorno e in 17 lingue per indirizzare l'autista al centro assistenza più vicino, nel caso si trovi in difficoltà in un'area remota, con un servizio 24 ore su 24 accessibile a tutti i clienti Carrier Transicold.

Alberto Campagnolo, titolare di Campagnolo Trasporti di Belvedere di Tezze, in provincia di Vicenza, si affida a Carrier Transicold regolarmente. "La nostra azienda - ha detto il trasportatore veneto - è specializzata nel trasporto merci nel settore della temperatura controllata. Da sempre puntiamo alla massima soddisfazione dei nostri clienti e crediamo che mantenere standard elevati di qualità e sicurezza nei trasporti sia un elemento fondamentale nel raggiungimento del nostro obiettivo. Per questo motivo abbiamo messo in atto un servizio di manutenzione programmata e sapere di poter contare in ogni momento e luogo sul servizio 24 ore su 24 di Carrier Transicold per la risoluzione di eventuali guasti dei gruppi frigoriferi è per noi un valore aggiunto indiscutibile".

ANNI DI ESPERIENZA

La Campagnolo Trasporti è stata fondata nel lontano 1929. L'occupazione lavorativa iniziale riguardava il commercio nazionale di derrate ortofrutticole. Negli anni Sessanta la ditta si è avvalsa dell'aiuto dei figli Carlo e Corrado i quali, fin da subito, hanno iniziato ad ampliare il parco mezzi di proprietà e ad avviare l'attività di trasporto nazionale e internazionale conto terzi.

Dal 1971 sono seguiti anni di sviluppo economico nei quali la caratteristica principale dell'azienda è diventata il trasporto a temperatura controllata, da e per tutti i Paesi della Comunità Europea. Fin dai primi anni di attività l'azienda si è distinta per la qualità del servizio offerto e per la disponibilità e l'impegno delle persone che in essa vi lavorano. Scrupolosamente attenti alle esigenze dei clienti e all'evolversi del mercato, negli anni Novanta sono successivamente entrati nella società i tre figli di Carlo: Alberto, Chiara e Fabio. Progressivamente hanno assunto la dirigenza dell'azienda e con il tempo hanno ampliato la tipologia di trasporto offerto, aumentando la gamma di prodotti, proponendo oltre ai servizi di trasporto di carichi completi i servizi di groupage, soprattutto per Austria e Germania. Con l'arrivo delle nuove generazioni all'interno della ditta si è creato un ambiente di lavoro giovane e competitivo, con alle spalle però l'esperienza e i valori delle generazioni precedenti quali puntualità e precisione: due peculiarità che rappresentano caratteristiche indispensabili per una gestione aziendale intelligente.

Oggi la Campagnolo Trasporti dispone di un ampio parco mezzi-frigoriferi di proprietà di nuova generazione equipaggiati con motori ecologici, così come i sistemi frigoriferi, attrezzati con tutti i più moderni accessori che servono a garantire performaces ottimizzate. Inoltre, usufruisce di un efficiente magazzino con celle frigorifere a temperatura controllata utilizzate per lo stoccaggio temporaneo e per trasbordi di merce.

Un mezzo di trasporto per merci a temperatura controllata frutto della collaborazione tra **Carrier Transicold**, **Friscar** e **Campagnolo Trasporti**.

EATON / Per gli impieghi heavy duty arriva sul mercato Cushioned Ceramic Design

Frizione di lunga vita

IL NUOVO SISTEMA PROLUNGA LA DURATA GRAZIE A UN RIVESTIMENTO CERAMICO ANZICHÉ ORGANICO.

RASTATT - Spesso il punto debole di un camion è rappresentato dalla frizione. Soprattutto negli impieghi heavy duty il sistema frizione non può essere inaffidabile, ma piuttosto deve garantire la massima durata. Eaton, azienda diversificata del settore manifatturiero con oltre cent'anni di esperienza nella fornitura di soluzione energetiche efficienti, in occasione dell'IAA di Hannover ha esposto la sua nuova frizione progettata specificamente per impieghi particolarmente gravosi.

La frizione brevettata da Eaton, denominata Cushioned Ceramic Design e specifica per trasmissioni manuali, utilizza un rivestimento ceramico al posto del materiale organico comunemente impiegato, rendendola maggiormente resistente al calore e all'usura rispetto alle frizioni tradizionali. Gli ingranaggi del cambio dei veicoli commerciali a pieno carico o costretti a operare su pendii particolarmente scoscesi o in altre condizioni gravose possono generare temperature estremamente elevate nella scatola.

La frizione Cushioned Ceramic Design di Eaton migliora il coefficiente d'attrito, in particolare alle alte temperature, e consente di cambiare marcia più facilmente permettendo ai guidatori di controllare meglio i loro veicoli.

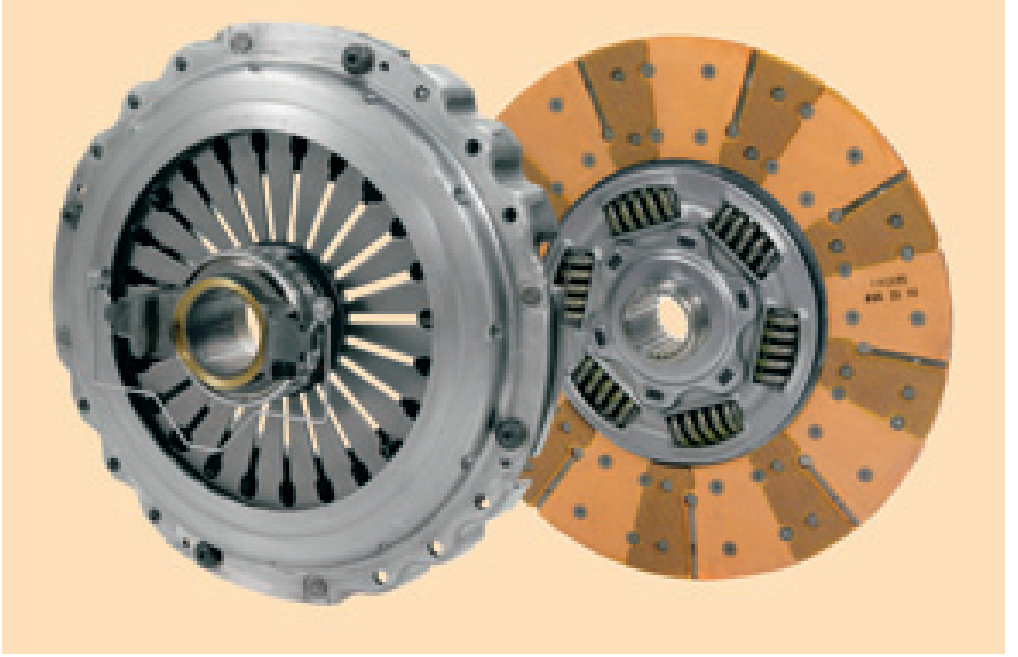
Eaton si riferisce a questa tecnologia in materiale ceramico con il termine SD (Severe Duty) proprio perché dedicata a impieghi particolarmente gravosi. Il progetto SD intende soddisfare le richieste di quei veicoli commerciali sottoposti a frequenti stop and go e con carichi pesanti, quali quelli tipici nella raccolta dell'immondizia, nell'utilizzo in miniera, nelle costruzioni o nell'industria forestale.

Le frizioni SD durano inoltre di più, caratteristica che riduce i costi di servizio per un gestore di flotte rispetto alle frizioni in tradizionale materiale organico. Eaton offre tale tecnologia per dischi frizione grandi, dai diametri di 395 e 430 mm, per impieghi su trasmissioni europee e americane. "È fondamentale per Eaton - ha spiegato John Beering, Vice President and general manager Global Vehicle Group Aftermarket & Clutch Business - sostenere i costruttori con le tecnologie di cui più hanno bisogno. Il nostro progetto SD migliora la sicurezza dei veicoli commerciali e parallelamente riduce i costi operativi per i gestori di flotte e i proprietari dei mezzi. Intravediamo per il futuro un grande potenziale di crescita per questa tecnologia, a livello mondiale".

Il disco frizione è tra i componenti più stressati di un veicolo commerciale. Montato tra il complessivo spingidisco frizione e il volano, innesta o disinnesta il motore dalla trasmissione durante ogni inserimento di marcia.

L'attrito è prodotto su ogni lato causando usura e innalzamento della temperatura, rendendo così fondamentali quei rivestimenti dei dischi frizione in grado di ridurre entrambi.

Con 16 miliardi di dollari di vendite nel 2011, Eaton è una società leader a livello globale nel settore dei componenti e dei sistemi elettrici per la qualità, la distribuzione e il controllo dell'energia nonché in sistemi drivetrain e powertrain capaci di garantire prestazioni, economia di carburante e sicurezza. Eaton conta circa 73mila dipendenti e vende i propri prodotti in oltre 150 Paesi.



La frizione brevettata da **Eaton**, denominata **Cushioned Ceramic Design** e specifica per le trasmissioni manuali, utilizza un rivestimento ceramico al posto del materiale organico comunemente impiegato. Risulta così più resistente a temperature e usura rispetto alle frizioni tradizionali.

MAN / La Casa di Monaco lancia sul mercato due nuove campagne sui ricambi originali

E il camion non invecchia più

FINO A FINE ANNO L'INIZIATIVA "MAN TUTTOCOMPRESO", DI PIÙ BREVE DURATA GLI INCENTIVI "REWIND" PER I VEICOLI PIÙ ANZIANI.

MONACO - Trovare qualsiasi ricambio Man di cui si ha bisogno al prezzo giusto e nel minor tempo possibile. Man Truck & Bus Italia, per essere più vicina alle esigenze dei trasportatori e contribuire alla loro redditività, ha lanciato sul mercato due nuove campagne studiate fino all'ultimo dettaglio e basate su un concetto semplice e allo stesso momento fondamentale: chi può occuparsi con ugual passione dei camion Man di ieri e di oggi se non le officine Man? Obiettivo delle campagne è consentire al camionista di mantenere inalterate nel tempo le prestazioni e il carattere del proprio Man con i ricambi originali Man, avere la garanzia della disponibilità dei componenti originali di ricambio e accessori. Con i ricambi originali il proprio Man rimarrà esattamente ciò che è: un originale, visto che sono fabbricati, così come i veicoli, seguendo elevati standard qualitativi, per garantire qualità e durata.

Fino a fine anno, grazie ai pacchetti "Man TuttoCompreso", i trasportatori potranno usufruire di una gamma di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria con la certezza di prezzi trasparenti e un servizio completo che include manodopera, ricambi originali e lo smaltimento dei componenti usati. Il modo migliore per mantenere inalterato il valore e l'efficienza del proprio veicolo grazie al perfetto mix tra la professionalità dei Service Partners Man e la qualità dei ricambi originali Man. Alcuni esempi: "Pacchetto Cinghie" da 265 euro con cinghia dentata e tendicinghia; "Pacchetto Ammortizzatori" da 450 euro con la sostituzione degli ammortizzatori anteriori o posteriori; "Pacchetto Frizioni" da 1.300 euro che comprende disco frizione, anello spingidisco e cuscinetto disinnesco.

Per incentivare l'uso di componenti originali Man anche sui veicoli più anziani è stata lanciata la campagna Rewind, con validità più breve (fino al 30 novembre 2012). "Il tempo passa, la convenienza resta" è lo slogan scelto per ricordare che solo i componenti originali Man sono realizzati e testati nel rispetto di severe direttive per poter garantire in ogni momento la massima sicurezza, cui si aggiunge una garanzia di 12 mesi valida in tutto il mondo. La qualità elevata e duratura trasforma i componenti originali Man in un investimento che si ripaga nel tempo mantenendo elevato il valore del veicolo. Anche in questo caso vediamo alcuni esempi: devioguida da 110 euro, cinghie trapezoidali da 9,50 euro, motorini di avviamento e alternatori da 240 euro, silenziatori di scarico da 190 euro, turbocompressori da 720 euro. Molti altri componenti fino al 30 novembre sono offerti con sconti fino al 48 per cento sul prezzo di listino.

Entrambe le promozioni hanno validità presso le officine autorizzate Man in Italia che aderiscono all'iniziativa.

MAN SE

RENDIMENTO SOSTENIBILE

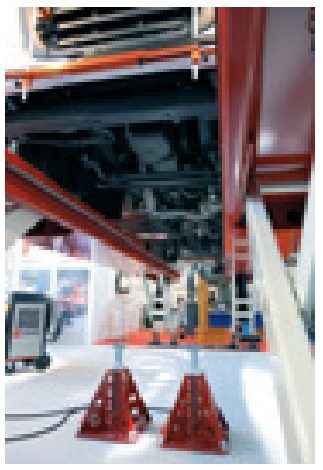
MONACO DI BAVIERA - *Le agenzie di rating, oggi più che mai al centro dell'attenzione, celebrano il rendimento sostenibile di Man. Oekom Research AG, una delle agenzie leader al mondo nel segmento degli investimenti sostenibili, ha premiato gli sforzi di Man SE nel creare valore sostenibile nelle divisioni trasporto ed engineering con un positivo rating "B-" e lo stato "Prime". Sulla base delle norme applicate da questa agenzia indipendente, Man si colloca oggi tra le imprese più sostenibili del settore a livello mondiale. Nel 2010, la Casa tedesca era stata classificata dalla Oekom Research con un rating "C + Prime". L'upgrade di quest'anno a "B-" è principalmente il risultato di una politica aziendale sul clima e le iniziative di attuazione correlate. Come primo passo, Man si è posta l'obiettivo di realizzare una riduzione del 25 per cento*

delle emissioni di CO2 nei propri siti di produzione entro il 2020. L'obiettivo dovrà essere raggiunto con un incremento dell'efficienza energetica, facendo uso di fonti rinnovabili, quali energia solare, eolica e geotermica, così come la generazione di energia con l'ausilio di produzione combinata di calore e di centrali elettriche. Inoltre, queste misure saranno supportate dalla tecnologia di gestione dell'energia e dall'intero processo di sviluppo dei nuovi prodotti. "Il miglioramento nel punteggio - ha dichiarato Yvonne Benkert, Responsabile Corporate Responsibility di Man SE - ci stimola a continuare a lavorare per mantenere il nostro futuro status di azienda sostenibile nel settore". Insieme ad altre società leader, l'ottima prestazione di sostenibilità del Gruppo Man è stata molto apprezzata anche dal gruppo Sustainable Asset Management (SAM). Lo scorso anno, Man si è aggiudicata un punteggio di 64 su 100, nettamente superiore al giudizio complessivo di 16 punti ricevuto l'anno precedente. Per un solo punto Man non è stata ammessa nel Dow Jones Sustainibility Index. SAM ha celebrato il sorprendente miglioramento di Man per l'attività sostenibile nel settore dell'ingegneria meccanica con il riconoscimento dello status di "Sector Mover".

AUTOPROMOTEC 2013

TRUCKS GRANDI PROTAGONISTI

BOLOGNA - *Il mondo dei truck sempre più protagonista ad Autopromotec, la più specializzata rassegna internazionale dedicate alle attrezzature e all'aftermarket automobilistico. Già l'edizione del 2011 era stata caratterizzata da una novità legata al mondo truck, l'Industrial Vehicles Service, ovvero un'iniziativa che rappresenta un percorso espositivo dedicato all'autocarro, con una guida esclusiva destinata agli espositori del comparto assistenza e manutenzione di veicoli commerciali e industriali e con un logo speciale per identificare gli espositori di attrezzature, componenti e ricambi. Per la prossima Autopromotec 2013, in programma nel quartiere fieristico di Bologna dal 22 al 26 maggio del prossimo anno, gli organizzatori della kermesse emiliana hanno deciso di ampliare l'offerta qualitativa nel settore specifico del post-vendita di veicoli da lavoro commerciali e industriali proponendo di nuovo l'Industrial*



Vehicles Service in veste decisamente più articolata. In ciò supportati dal forte interesse riscontrato lo scorso anno sia da parte degli espositori che dei visitatori. Per supportare al meglio la presenza di questo importante settore, Autopromotec ospiterà nel 2013 un'area che metterà in evidenza i servizi per la manutenzione e riparazione dei camion leggeri e pesanti e delle loro attrezzature specifiche, oltre ai rimorchi e semirimorchi. In aggiunta l'area ospiterà, oltre a tutti i prodotti, alle attrezzature necessarie per l'assistenza e la manutenzione e alle tecnologie più innovative, i principali attori del mondo dell'assistenza ai veicoli commerciali e industriali. In aggiunta alla parte espositiva saranno organizzati incontri di confronto, aggiornamento tecnico e approfondimento per gli operatori del settore; momenti che offriranno una panoramica sull'intera filiera commerciale. Senza dubbio Autopromotec, avendo già tra i suoi espositori tutti i principali operatori del mondo dell'assistenza e dell'autoriparazione a livello internazionale, costituisce un palcoscenico privilegiato per un'iniziativa interamente dedicata al settore truck come l'Industrial Vehicles Service, che intende favorire le relazioni commerciali tra tutti gli attori coinvolti. Gli organizzatori della rassegna bolognese sono infatti convinti che, in un momento come quello che stiamo vivendo che penalizza le vendite di veicoli nuovi, sia proprio l'ottimizzazione del parco veicolare a poter generare un circolo virtuoso, sia per le flotte che per le reti di assistenza.

VOLVO TRUCKS / Arriva una collezione per i conducenti ispirata al nuovo FH

Con Travis il camion è solo "tuo"

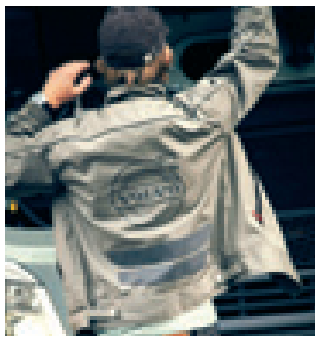
ABBIGLIAMENTO E ACCESSORI IDEALI PER I TRASPORTATORI E PER GLI AMANTI DEI TRUCKS VOLVO ISPIRATI DAL DESIGN DEL VEICOLO LEADER DEL TRASPORTO A LUNGO RAGGIO.

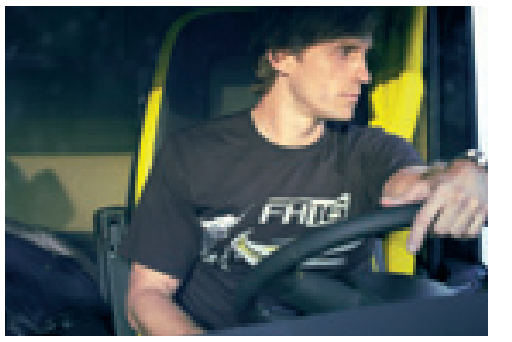
Nils Ricky

ZINGONIA - Un nuovo livello di comfort per il conducente, manovrabilità senza paragoni, nuovi modi per rendere più redditizie le attività di trasporto: il nuovo Volvo FH è un veicolo concepito per soddisfare le complesse esigenze del trasporto a lungo raggio. Per il management di Volvo Truck Corporation il nuovo FH deve essere il posto di lavoro perfetto per ogni conducente di camion. A tal fine deve avere caratteristiche che si possono suddividere in due aspetti: performance e comfort a bordo. Quanto alla prima caratteristica I-See, sospensioni anteriori indipendenti, I-ParkCool e altro ancora garantiscono grande manovrabilità; con potenze fino a 750 cv e fino a 3.550 Nm e con uno stile secondo a nessuno, Volvo FH e Volvo FH16 rappresentano una scelta di indubbia efficienza, in grado di soddisfare le richieste più difficili in termini di performance. Quanto al comfort, la cabina deve essere comoda, spaziosa, sicura e con una personalizzazione senza problemi. La nuova serie Volvo FH ha subito oltre mille crash test in simulazioni al computer e venti volte nella realtà. Tutto ciò va ben oltre la procedura standard di test e garantisce massima sicurezza.

La nuova iniziativa di Volvo Truck Corporation, con una collezione rivolta ai conducenti, mira a soddisfare l'esigenza di personalizzazione, ovvero di poter utilizzare un design peculiare per il nuovo camion Volvo FH, affinché il camionista possa trasformarlo nel "suo" camion per i lunghi viaggi. È stato questo il compito assegnato ai progettisti dei nuovi camion Volvo FH e FH16 in seguito alla decisione di realizzare la "Collezione per i conducenti di Volvo Trucks: Travis". Il risultato è una collezione di abbigliamento e accessori con materiali e design funzionali, pensata per soddisfare le esigenze dei conducenti di camion e di chiunque altro ami viaggiare su strada. Le sue caratteristiche rispecchiano il design unico della nuova serie Volvo FH incluso il motivo vivace della griglia del radiatore, gli espressivi fari verticali e le linee tipiche dell'allestimento FH.

Anche la forma del nuovo FH, con la parte anteriore pronunciata e lievemente inclinata, che contraddistingue ancora di più la nuova serie Volvo FH, può essere





Capi di vestiario e accessori dal design funzionale, fatti con materiale ricercato. È la collezione **Travis**.

riconosciuta nella forma dei tre giubbotti della collezione. "Si tratta - afferma Rikard Orell, Design Director di Volvo Trucks - di un design tutto nostro. Abbiamo cominciato da un foglio di carta bianco e abbiamo sviluppato la collezione nella sua interezza ispirati dalla forma, dai colori e dei materiali della nuova serie Volvo FH. Un design accattivante è essenziale per produrre un nuovo camion Volvo: ogni elemento del veicolo, dalla plancia strumenti alla scelta dei materiali, è pensato appositamente per il conducente. Quando abbiamo creato la collezione -prosegue Rikard Orell - abbiamo voluto concentrarci sulle necessità specifiche dei conducenti. Loro sono al primo posto e il nostro obiettivo è di permettere loro di svolgere il lavoro di tutti i giorni comodamente e con stile".

ATTENZIONE SUI CONDUCENTI

La collezione, che include speciali giubbotti per conducenti, un orologio da polso ad alte prestazioni e felpe con cappuccio, è in linea con il fascino e l'attrattiva propria dei conducenti di camion. I vari capi sono stati realizzati per soddisfare le particolari esigenze relative a viaggi di molte ore: i giubbotti, ad esempio, sono di lunghezza media e facili da indossare quando si guida; gli impercettibili catarifrangenti sono inseriti perfettamente nel modello in modo da rendere i conducenti ben visibili durante le soste lungo la strada. Mentre le tasche multiuso e le maniche dei giubbotti sono state realizzate per facilitare la guida e i movimenti.

I diversi capi della collezione evidenziano i diversi aspetti del design del nuovo camion Volvo FH. Ad esempio il pezzo forte della collezione, ovvero l'orologio ad alte prestazioni per il conducente: le lancette e gli altri elementi del quadrante dell'orologio da polso riprendono la grafica dei misuratori della plancia strumenti della nuova serie Volvo FH, assicurando così un design unico. Oltre all'abbigliamento dei conducenti, la collezione include riproduzioni in scala dei nuovi camion Volvo FH e FH16 in varie dimensioni, un kit notte per i viaggi lunghi e l'abbigliamento per i bambini e per gli altri componenti della famiglia. "Abbiamo realizzato - dichiara Åsa Theleen, Global Merchandise Manager di Volvo Trucks - una collezione caratterizzata da un design unico e accattivante come la nuova serie Volvo FH. Una collezione che i conducenti e i fan possono indossare con orgoglio".

I conducenti di camion Volvo e tutti coloro che sono interessati al brand Volvo potranno acquistare la collezione direttamente sul web nel negozio online Volvo Trucks di prossima apertura, all'indirizzo store.volvotrucks.com. Inizialmente la collezione sarà disponibile sui mercati selezionati in Europa.

IVECO / Prosegue la collaborazione con l'azienda francese

EuroCargo viaggia con Michelin

CHI ACQUISTA IL NUMERO UNO DEI MEDI BENEFICIA DI UNO SCONTO PER LA FORNITURA DI PNEUMATICI DI QUALITÀ DEL PRODUTTORE D'OLTRALPE.

TORINO - In tempi di crisi chi parla di sconti attira l'attenzione, in particolare quando a essere scontata è la qualità. È questo l'obiettivo che si sono posti Iveco e Michelin nel dare vita alla promozione "Continua con Iveco e Michelin" che consente, acquistando un veicolo EuroCargo, di usufruire di uno sconto per la fornitura di pneumatici Michelin.
Prosegue dunque la collaborazione tra le due aziende, dopo il successo ottenuto nel 2011 dal Tour EcoStralis di Iveco, effettuato in partnership con Michelin. La carovana impegnò sei EcoStralis in un evento itinerante attraverso le concessionarie Iveco italiane per far apprezzare le caratteristiche di efficienza del numero uno dei pesanti italiani. Con la nuova iniziativa le due Case portano vantaggi nel segmento dei medi, puntando su EuroCargo, il veicolo della gamma medium di Iveco che, grazie alle sue caratteristiche specifiche e alle doti di versatilità, è scelto da sei trasportatori su dieci. Il veicolo viene proposto in numerose configurazioni: è disponibile in 14 varianti di massa totale a terra (da 6 a 18 t), 7 potenze (da 140 a 300 CV), 13 cambi (sette cambi manuali da 5, 6 e 9 marce, tre automatizzati da 6 marce e tre automatici da 5 marce), 12 passi (da 2.790 a 6.570 mm) e 3 tipi di cabine (corta, lunga e doppia cabina 6+1). Le molteplici varianti consentono di ottenere sempre una perfetta corrispondenza tra mission e allestimento del veicolo: in totale EuroCargo è disponibile in oltre 11mila versioni di fabbrica. Con la loro partnership Iveco e Michelin intendono rafforzare il rapporto che da tempo le unisce, nell'interesse comune di soddisfare i requisiti degli autotrasportatori più esigenti.

DAF TRUCKS

XF105 PREMIATO IN AUSTRALIA

SYDNEY - *Importante riconoscimento per il Daf XF105. L'ammiraglia del costruttore olandese si è aggiudicata l'Austrialian International Design Award 2012 nella categoria "Automotive and Transport" durante il gala degli Australian International Design Awards (AIDA) 2012 tenutosi a Sydney. La giuria ha elogiato il modello top di gamma di Daf Trucks per il suo design elegante, le caratteristiche ergonomiche e il comfort di alto livello. Gli AIDA Design Awards sono considerati i riconoscimenti più prestigiosi al mondo nel settore del design e premiano progetti sia nazionali che internazionali. Quest'anno erano in lizza per la vittoria nel rispettivo settore più di cento design. Nella categoria "Automotive and Transport" i candidati sono stati giudicati in base all'aspetto, alla funzionalità, alla qualità, alla sicurezza e alla sostenibilità. Il Daf XF105, disponibile sul mercato australiano dallo scorso marzo, ha impressionato positivamente la giuria in modo particolare per le innovazioni apportate e sbaragliato l'agguerrita concorrenza di auto famose come Range Rover Evoque, Jaguar XFR e Audi Q3.*

ITALSCANIA

COMPATTATORI PER SESA

Padova - *I veicoli Scania dimostrano ancora una volta la loro facile adattabilità alle mission ambientali. Due compattatori sono stati di recente forniti alla Società Estense Servizi Ambientali Spa. Impiegati per la raccolta rifiuti, vanno ad arricchire il parco macchine dell'azienda specializzata nei servizi di raccolta differenziata e attività di recupero e smaltimento. I veicoli in questione sono due P 320 DB6x2*4MNA Euro 5 che sono stati consegnati presso la sede della concessionaria Scania Halley Veicoli Industriali di Padova. La Società Estense Servizi Ambientali incentra il proprio core business nei servizi di raccolta differenziata, recupero, smaltimento e trasporto dei rifiuti, oltre che nella costruzione e conduzione impianti. L'azienda dispone complessivamente di sessanta veicoli allestiti per varie tipologie di utilizzo: per raccolta rifiuti, spazzatrici, lavacassonetti, vaschette per raccolta differenziata, motrici con gancio scarrabile per raccolta campane, trattori stradali con semirimorchi walking floor e vasche. La configurazione prevede l'asse posteriore sterzante, che è di particolare ausilio all'autista nelle manovre di precisione lungo le strade strette.*

LA NOSTRA FILOSOFIA

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

Scopri di più su volvotrucks.com/everydropcounts

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

ENI / Performance garantire con la linea di olii per la trazione pesante

Fattore i-Sigma

LA LINEA I-SIGMA COMPRENDE PRODOTTI CON FORMULAZIONI TRADIZIONALI E AFFIDABILI MA ANCHE TECNOLOGIE INNOVATIVE PER I MODERNI MOTORI EQUIPAGGIATI CON DISPOSITIVI DI TRATTAMENTO DEI GAS DI SCARICO PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI.

Fabio Basilico

ROMA - Nel settore dell'energia Eni è un gigante con una lunga tradizione alle spalle e l'attenzione puntata sul futuro. Energia è però un termine complesso, ricco di implicazioni. Per Eni significa petrolio, gas, chimica, ingegneria e costruzione così come la semplice generazione di energia. Nel campo dei lubrificanti per truck, il colosso italiano propone i-Sigma, linea completa di olii motore per la trazione pesante in grado di garantire elevata efficienza, affidabilità e protezione del propulsore dei veicoli industriali.

La linea i-Sigma comprende prodotti con formulazioni tradizionali e affidabili ma anche tecnologie innovative per i moderni motori equipaggiati con dispositivi di trattamento dei gas di scarico per la riduzione delle emissioni. Inoltre, alcuni lubrificanti della linea sono stati concepiti specificamente per rispondere a caratteristiche di riduzione dei consumi e tutela ambientale. Eni dunque si presenta al mondo dell'autotrasporto con una gamma di lubrificanti all'avanguardia in grado di coniugare le esigenze tipiche dei trasportatori con una maggiore attenzione per l'ambiente.

La famiglia i-Sigma è articolata. I-Sigma top MS sono prodotti particolarmente indicati per motori di ultima generazione, dotati di dispositivi di trattamento delle emissioni allo scarico.

Ulteriori garanzie sono date dal fatto che i lubrificanti top MS consentono massimi intervalli di sostituzione dell'olio. Gli olii denominati I-Sigma top soddisfano le richieste motoristiche più esigenti nel campo della trazione pesante. Anche questi lubrificanti, come gli Eni i-Sigma Top MS, sono prodotti innovativi al top di gamma, garantiscono ottime performance e vantaggiosi intervalli di sostituzione dell'olio. La sigla i-Sigma Performance identifica prodotti ad alte prestazioni per motori tradizionali con elevata affidabilità e pulizia delle parti meccaniche. Garantiscono un ottimale intervallo di cambio olio e, come tutti i lubrificanti Eni, un'elevata protezione del motore per tutta la durata della carica.

La linea i-Sigma Universal è quella che raggruppa lubrificanti che possono essere impiegati per motori diesel sia nell'ambito della trazione pesante che in quello della trazione leggera. Non solo, perché possono trovare applicazione anche nei motori a benzina.

I prodotti i-Sigma rappresentano perciò la soluzione ideale per unificare la lubrificazione delle flotte miste. Rispondendo a specifiche severe, questi lubrificanti proteggono il motore dall'usura e dai depositi sui pistoni.

Al mondo dei trasporti e ai suoi operatori Eni si rivolge non solo con prodotti a elevato rendimento ma anche tramite utili servizi di assistenza. Si chiama truckpass24 la nuova carta di pagamento Eni dedicata proprio ai professionisti del trasporto pesante. La carta offre la possibilità di effettuare transazioni in modalità self, sicure e veloci, 24 ore su 24, con accettatori esterni completamente automatizzati collegati direttamente agli erogatori; inoltre, offre su oltre 100 stazioni specializzate TP24 diffuse su tutto il territorio italiano, spazi e servizi di livello europeo.

Sono contemplate poi condizioni di acquisto del gasolio particolarmente vantaggiose (con possibilità di risparmiare sul costo dei rifornimenti superiori ai 100 litri). Una grande rete di accettazione di 18mila impianti per il rifornimento offre a tutti i titolari della carta la possibilità di acquistare senza contanti carburanti, lubrificanti e servizi di qualità in Italia e in 35 Paesi europei, anche attraverso i distributori dei partner Routex.

Infine, i-multicards, il sistema web per programmare gli utilizzi, controllare gli acquisti e ricevere fatture dettagliate. Il centro servizi è il punto unico di assistenza dedicato ai titolari TP24. È attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, per bloccare le carte in caso di smarrimento o furto e per rispondere a qualsiasi esigenza operativa del trasportatore che può contattarlo anche per ricevere informazioni su tutte le fuel card Eni e per richiedere il suo servizio. Il centro servizi multicard è raggiungibile da ogni parte d'Italia componendo il numero telefonico 199.79.79.79 o di fax 0659887385 oppure utilizzando l'indirizzo di posta elettronica centroservizi.multicard@eni.com.

ALCUNI LUBRIFICANTI DELLA LINEA SONO STATI CONCEPITI SPECIFICAMENTE PER RISPONDERE A CARATTERISTICHE DI RIDUZIONE DEI CONSUMI E TUTELA AMBIENTALE.

ENI IMPEGNATA NEI SETTORI PIÙ DIVERSI, A COMINCIARE DALLA PRODUZIONE DI GAS E PETROLIO

Una superpotenza energetica che opera in ogni angolo del mondo

ROMA - Eni è una delle maggiori aziende energetiche integrate al mondo e opera nei settori dell'esplorazione e della produzione di gas e petrolio, del trasporto internazionale e della vendita del gas, della generazione di energia, della raffinazione e della vendita di prodotti petroliferi, della chimica e dell'ingegneria e costruzione. Nel primo trimestre del 2012 Eni ha consuntivato un utile operativo di 10,3 miliardi di euro e un utile netto di 3,7 miliardi di euro. E&P, Exploration and production, è la principale divisione di Eni. Presente in 43 Paesi, opera nella ricerca e produzione di gas e petrolio. Nel 2011 ha registrato un utile operativo di 1,61 miliardi di euro con 42 miliardi di capitale investito netto.

Obiettivo strategico della divisione è la crescita organica della produzione con rendimenti crescenti nel medio e lungo termine, sfruttando un portafoglio di asset di elevata qualità, la presenza in progetti giant e consolidate relazioni con i Paesi produttori. La crescita sarà concentrata in alcuni hub produttivi, una strategia che abbina la diversificazione geografica con economie di scala e sinergie tra i progetti. La previsione per la produzione di idrocarburi è di un incremento medio annuo di oltre il 3 per cento nel periodo 2012-2015. La divisione Gas & Power è coinvolta in tutte le fasi della catena del valore del gas: fornitura, commercio e vendita di gas ed elettricità, infrastrutture per il gas, fornitura e vendita di GNL. Nel 2011 le vendite gas sono state pari a 97 miliardi di metri cubi, quelle di energia elettrica pari a 40,28 terawattora. L'utile operativo è risultato pari a 1,9 miliardi di euro, il capitale investito netto a 27,8 miliardi. Eni vende oltre il 60 per cento del suo gas al di fuori dell'Italia e la sua posizione leader nel mercato europeo del gas è garantita da una combinazione di vantaggi competitivi, fra cui il suo approccio multinazionale, la disponibilità di gas a lungo termine, l'accesso alle infrastrutture, la conoscenza del mercato e una solida base di clienti (che in Italia sono 7,1 milioni).

La divisione Refining & Marketing raffina e vende carburanti e altri prodotti petroliferi principalmente in Italia e nei Paesi dell'Europa centro-orientale. Rispetto alle altre compagnie petrolifere internazionali, la presenza di Eni nel segmento R&M è relativamente ridotta, pur confermandosi leader in Italia sia nella raffinazione che nella distribuzione di carburanti, con una quota mercato di circa il 30 per cento. Lo scorso anno sulla rete Eni l'erogato è stato pari a 11,37 milioni di tonnellate, di cui 8,36 in Italia e 3,01 all'estero. Eni conta 6.300 stazioni di servizio totali. Attraverso Saipem, Eni opera anche nelle attività delle costruzioni e delle perforazioni offshore e onshore. E una nuova strategia industriale e commerciale tocca da vicino il settore della chimica: in questo ambito Eni intende creare un'azienda orientata al mercato, efficiente, sostenibile e leader a livello internazionale.

Il nuovo nome della chimica Eni è Versalis società che gestisce la produzione e la commercializzazione di prodotti petrolchimici (chimica di base, stirenici, elastomeri, polietilene), potendo contare su una gamma di tecnologie proprietarie, impianti all'avanguardia nonché una rete distributiva capillare ed efficiente. Eni opera anche nel trading: Eni Trading è la nuova business unit interna responsabile della gestione integrata del rischio commodity e dell'asset backed trading. Opera sul mercato attraverso Eni Trading and Shipping (ETS) ed è presente a Londra, Roma, Milano, Houston, Bruxelles, Amsterdam e Singapore.

CEVA LOGISTICS

SPEDIZIONI SOTTO CONTROLLO

Hoofddorp - *Logistica sempre più efficiente e tecnologicamente avanzata. Ceva Logistics, uno dei principali operatori logistici al mondo, ha lanciato la sua prima applicazione per dispositivi mobili. Ceva Mobile permette ai clienti di monitorare l'esatta posizione di ogni spedizione via aerea e via mare utilizzando il proprio iPhone o iPad. Ceva Mobile consente anche di ricevere il dettaglio della situazione delle operazioni doganali. È possibile accedere al servizio di monitoraggio in qualsiasi momento e in modo immediato utilizzando solamente il proprio numero di spedizione. Ogni anno, Ceva movimenta centinaia di milioni di tonnellate di merce per conto di oltre 15mila clienti nel mondo.*
"L'introduzione di questa nuova applicazione - ha dichiarato Peter Dew, Chief Information Officer di Ceva -

dimostra il modo in cui stiamo utilizzando la tecnologia e l'innovazione per migliorare il servizio che ricevono i nostri clienti. La visibilità è parte integrante di ogni supply chain e questa App, insieme al nostro strumento online Ceva Trak, rende veloce e conveniente individuare la posizione della merce dei clienti in qualsiasi fase della catena logistica".
"Un servizio IT di qualità è la base che ci permette di lavorare in modo veloce ed efficiente - ha commentato Inna Kuznetsova, Chief Commercial Officer di Ceva - Ceva Mobile rende più semplice accedere alle informazioni indipendentemente dal fatto che i clienti si trovino a casa, al lavoro o in viaggio. Tutto ciò prova l'impegno di Ceva a utilizzare tecnologie a vantaggio di una logistica più efficiente, consentendo ai clienti di risparmiare tempo e denaro". Ulteriori sviluppi in programma per la nuova App prevedono funzionalità aggiuntive, integrazione di altri sistemi e versioni compatibili con il sistema Android e i dispositivi Blackberry. Ceva Mobile e Ceva Trak sono supportati da Ceva Matrix, il sistema di soluzioni tecnologiche di Ceva che integra le migliori componenti IT con l'esperienza dell'operatore logistico al fine di offrire soluzioni logistiche leader di mercato.

MICHELIN / Presentata al Technology Center di Ladoux la nuova gamma X Line Energy per lunga distanza

I pneumatici truck guardano al futuro

CON LA NUOVA MICHELIN X LINE ENERGY SPECIFICA PER LUNGHE DISTANZE SU AUTOSTRADE E STRADE A SCORRIMENTO VELOCE SI RISPARMIANO FINO A 515 LITRI DI CARBURANTE SU UNA MEDIA PERCORRENZA DI OLTRE 130MILA CHILOMETRI L'ANNO CON CONSEGUENTE RIDUZIONE DEI COSTI DEL CARBURANTE DI 644 EURO E DELLE EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA DI 1.371 KG.

Paolo Altieri

CLERMONT-FERRAND - Per far comprendere il valore tecnologico della sua nuova linea di pneumatici truck, Michelin ha invitato i giornalisti al Centro Tecnologico di Ladoux, in Francia, nei pressi di Clermont-Ferrand. Lì, nel cuore della ricerca e sviluppo di Michelin, è stata presentata la nuova famiglia X Line Energy e offerta la possibilità di toccare con mano lo stato dell'arte progettuale e ingegneristica in materia di pneumatici per veicoli industriali.

Il lancio della nuova linea di pneumatici truck arriva in un momento importante che coincide con l'introduzione, avvenuta il 1° novembre, del nuovo sistema di etichettatura europeo. Il sistema stabilisce dei parametri di performance in tre aree: resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato e rumorosità. L'obiettivo è quello di migliorare le performance complessive dei pneumatici in modo da soddisfare al meglio le aspettative del mercato. Michelin vuole però andare oltre, arrivando a commercializzare pneumatici che soddisfino anche ulteriori requisiti di performance rispetto ai tre parametri stabiliti dalla normativa sulle etichettature.

L'obiettivo del produttore francese è sviluppare gomme che garantiscano simultaneamente più avanzate performance in più aree di riferimento, assicurando benefici agli utilizzatori finali così come ai proprietari e gestori di flotte. Tra queste aree rientra sicuramente il maggior chilometraggio ma anche il mantenimento dei livelli di performance nel tempo, per permettere ai clienti di usufruire di livelli di sicurezza costanti e di maggiori benefici in termini di costi per l'intero ciclo di vita del pneumatico.

Fino a oggi, la gamma Michelin X Energy SaverGreen primeggiava sul mercato come linea di pneumatici truck più efficiente per quanto riguarda la riduzione dei consumi. Con la nuova Michelin X Line Energy, la quinta generazione di pneumatici Michelin per l'efficienza nel contenimento dei consumi di carburate, specifica per lunghe distanze su autostrade e strade a scorrimento veloce, questa performance compie un ulteriore passo evolutivo, riassumibile con i seguenti dati: fino a 515 litri di carburante risparmiato su una media percorrenza di oltre 130mila chilometri l'anno consente di ridurre i costi del carburante di 644 euro e di ridurre le emissioni di anidride carbonica di 1.371 kg. Sono dati di comparazione con X Energy SaverGreen che emergono dai test effettuati da Michelin con trattore-rimorchio a cinque assi da 40 tonnellate su un percorso con tratti collinari.

X Line Energy Z garantisce fino al 20 per cento in più di durata, ovviamente fatte salve le condizioni d'uso, una maggiore flessibilità e un miglior grip sul bagnato se comparato con le gomme della generazione precedente. X Line Energy D, marcato M+S (Mud & Snow) e 3pMSF (3 Peaks Mountain Snow Flake) si dimostra all'altezza delle aspettative quando serve mantenere il grip su fondi stradali scivolosi. Il 12 per cento di durata in più è assicurata dall'X Line Energy T, che garantisce anche un miglioramento del 10 per cento delle performance di aderenza trasversale.

In base al nuovo sistema di etichettatura europea, le gomme della X Line Energy hanno ottenuto la seguente valutazione: per quanto riguarda la resistenza al rotolamento una B (Energy Z e D) e una A (Energy T), per l'aderenza sul bagnato una B (Energy Z e Energy T) e una C (Energy D), per la rumorosità è stato certificato un valore di 69 dB per Energy Z, 71 dB per Energy D e 70 dB per Energy T. Le qualità dei nuovi Michelin X Line Energy rispondono in pieno alle aspettative delle aziende di trasporto che coprono la lunga distanza. I benefici offerti sono molteplici. Innanzitutto l'affidabilità e la resistenza alle sollecitazioni, l'effettiva capacità frenante sul bagnato, il comfort di marcia e la precisione allo sterzo. I nuovi pneumatici Michelin si segnalano anche per l'alto chilometraggio totale: se comparati con i precedenti X Energy SaverGreen, gli X Line Energy sono nettamente più longevi, fino al 20 per cento in più nel caso dei pneumatici frontali e fino al 12 per cento per quelli da rimorchio. La maggiore durata va di pari passo con il mantenimento delle performance nel tempo. Anche quando oltre il 60 per cento del pneumatico è usurato, i nuovi modelli garantiscono lo stesso livello prestazionale, mantenendo le condizioni ideali per una guida sicura ed economica. Va anche ricordato che i pneumatici della linea X Line Energy hanno un alto livello di ricostruibilità (50 kg di materiali preservati per ciascuna gomma) e riscolpitura (fino al 35 per cento di km extra di guidabilità).

AL MICHELIN TECHNOLOGY CENTER 1,8 MILIARDI DI KM DI TEST

Un centro di eccellenza globale

Prova su circuito per i pneumatici **Michelin X Line Energy**.

CLERMONT-FERRAND - Ogni 12 minuti una distanza pari a un giro completo della circonferenza terrestre è coperta dai test su durata e longevità compiuti su pneumatici Michelin al Technology Center di Ladoux. Pneumatici di tutte le categorie, sia che si tratti di auto, trucks, veicoli movimento terra o motociclette. Il conto totale delle distanze percorse in un anno ammonta a qualcosa come 1,8 miliardi di chilometri.

Una cifra impressionante che rende bene l'idea dell'importanza del Technology Center di Ladoux all'interno dell'organizzazione globale di Michelin. Si giustificano così i 592 milioni di euro investiti ogni anno da Michelin alla Ricerca & Sviluppo. Michelin conduce regolarmente quattro tipi di test sulle performance dei pneumatici: test di laboratorio su materiali e prodotti semi-lavorati; test su macchinari; test soggettivi e oggettivi su strada e su circuito; test con clienti.

Sono 6mila le persone che lavorano nei processi di Ricerca & Sviluppo Michelin, raggruppate in 350 professionalità diverse. Ricerca e sviluppo sono i due motori della crescita Michelin. L'innovazione è l'imperativo categorico che guida ricercatori, ingegneri e chimici Michelin impegnati nel definire i materiali, il design, lo sviluppo e la produzione dei pneumatici del futuro.

Fin dall'inizio della sua storia del resto, Michelin ha avuto una visione strategica ben definita: lavorare costantemente per lo sviluppo di nuove tecnologie che siano di beneficio per i clienti.

LA GAMMA X MULTIWAY 3D

Giusta risposta per il trasporto regionale

Il pneumatico **X Multiway 3D XDE**.

CLERMONT-FERRAND - Le compagnie di trasporto, specialmente quelle che operano su tratte regionali, affrontano oggi sfide importanti: i loro clienti vogliono più merce trasportata più velocemente e a costi competitivi, nonostante i costi operativi del trasporto stesso stiano costantemente crescendo. Tenendo conto che il trasporto regionale vale il 62 per cento del totale del traffico merci in Europa Occidentale, si capisce quanto pesino le problematiche sul tappeto.

La gamma Michelin X MultiWay 3D è una risposta concreta e versatile che intende venire incontro alle esigenze dei trasportatori, a cominciare dal fatto che comprende pneumatici utilizzabili su ogni tipo di strada e in qualsiasi condizioni atmosferica. Pneumatici che consentono di risparmiare tempo e carburante garantendo nel contempo affidabilità e sicurezza.

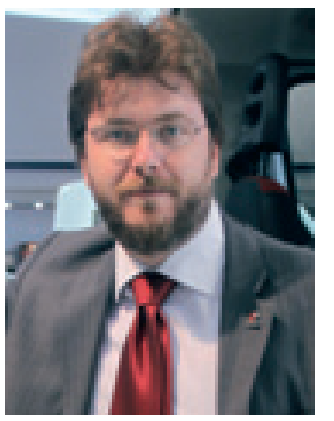
Insieme al risparmio di carburante e alla longevità, l'elevato livello di ricostruibilità e riscolpitura fornisce un prezioso contributo alla tutela ambientale. In aggiunta, meno spese per il carburante e un maggior chilometraggio totale migliora la produttività delle aziende di trasporto. E non è tutto.

L'ottimale trazione del pneumatico Michelin in tutte le condizioni di marcia aiuta i conducenti a svolgere il loro lavoro efficientemente e in totale sicurezza. Grazie al suo grip, Michelin X Multiway 3D limita il rischio di incidenti che possono rallentare le consegne, aumentando così la produttività del trasporto.

FIAT PROFESSIONAL / Al Salone del Camper di Parma con il cavallo di battaglia del costruttore torinese

Ducato senza avversari

A GARANTIRE IL SUCCESSO ALLA GAMMA DUCATO NON SONO SOLTANTO LE QUALITÀ DEL PRODOTTO, MA ANCHE L'ECCELLENZA NEI SERVIZI. È QUESTO INFATTI IL MIX SU CUI PUNTA FIAT PROFESSIONAL, CHE IN OCCASIONE DEL SALONE EMILIANO HA LANCIATO LO SLOGAN "VIAGGIARE IN TUTTA FIDUCIA", CHE BEN NE RAPPRESENTA L'APPROCCIO ALLA CLIENTELA DELLA CASA ITALIANA.



Alessandro Sannia, product manager recreational vehicles di **Fiat Professional**

Mauro Zola

PARMA - Basta fare un giro al Salone del Camper per trovare conferme delle indiscussa leadership di Fiat Professional tra i fornitori di veicoli per questo specifico settore. Che a livello europeo pare ulteriormente destinata a crescere. Lo conferma Alessandro Sannia, product manager recreational vehicles per il marchio torinese. "Come avviene ormai da tre anni a questa parte - spiega - la nostra percentuale cresce a discapito dei concorrenti. Anche per questa stagione possiamo infatti contare su di un incremento. Diverso il discorso per la sola Italia, Paese in cui i numeri in generale si sono molto ridotti e dove ai costruttori di camper non resta che puntare più sull'esportazione".

A garantire il successo alla gamma Ducato non sono soltanto le qualità del prodotto, ma anche l'eccellenza nei servizi. È questo infatti il mix su cui punta Fiat Professional, che in occasione del salone ha lanciato lo slogan "Viaggiare in tutta fiducia", che ben ne rappresenta l'approccio alla clientela della Casa italiana. A completare un quadro già ricco che comprende un sito dedicato www.fiatcamper.com, che raccoglie oltre 120mila visitatori unici al mese e non si imitata a un ruolo informativo ma ad esempio contiene la funzione check telaio, con cui è possibile verificare se il proprio camper è aggiornato rispetto ai più recenti set up tecnici oppure soggetto a campagne di richiamo, ora si aggiunge una app ricca di contenuti e utilities, come informazioni sui campeggi e le aree di sosta di quindici Paesi europei, e che permette in caso di necessità di mettersi in contatto con il dealer più vicino, il custode care o l'assistenza stradale. Tra i plus la funzione dell'app che registra l'esatta posizione in cui è stato parcheggiato il camper e attraverso il comando "Trova" rende facile ritornare alla propria casa su ruote attraverso il percorso più rapido.

Servizi innovativi che vanno ad aggiungersi al numero verde specifico per l'utenza camper, attivo in tutta Europa. E a una rete di assistenza unica, che in tutto il continente può contare sulle 6.500 officine Fiat Professional, tutte abilitate a operare sui Ducato in configurazione camper e su 1.800 strutture specializzare in questo tipo di mezzi, con parcheggi chiusi, ponti con portate più elevate e dimensioni dell'officina adeguate.

Naturalmente anche la parte tecnica ha la sua importanza, con il Ducato che si conferma fin dalla base progettuale il prodotto più attento alle esigenze degli allestitori, con oltre settecento versioni specifiche per i motorhome. Rispetto al lancio della nuova serie del Ducato, poche le innovazioni prettamente tecniche. "L'unica novità a riguardo, almeno per l'Italia - conferma Sannia - è la disponibilità del cambio automatizzato a sei marce Comfort Matic anche con il motore da 2,3 litri sia nella versione da 130 che da 150 cv. Tra le indicazioni di mercato va invece evidenziato come ormai il 50 per cento dei modelli venditi disponga ormai del controllo elettronico della trazione, il sistema Traction +, che è stato una delle grandi novità del nuovo Ducato e della cui utilità i camperisti si dimostrano ben consapevoli".

A livello di gamma si è aggiunta una nuova base furgone adatta per camper gran volume, abbinata a una meccanica specifica particolarmente leggera, con ruote da 15" in modo da consentire la guida con la sola patente B, e nuove sono anche le versioni cabinato e scudato con passo extra lungo da 4.300 mm, che migliorano il comportamento dinamico del camper e la sua stabilità su strada.

A completare lo stand una versione molto ben accessoriata del piccolo pick up Strada. "La presenza dello Strada in versione Adventure Lumberjack è un piccolo esperimento - conclude Sannia - dato che si tratta di un veicolo con forte vocazione verso il tempo libero pensavamo potesse essere apprezzato e così è in effetti stato. Lo conferma la curiosità messa in mostra dal pubblico del salone". La vendita dello Strada, che è equipaggiato nella versione più accessoriata con il controllo elettronico della trazione, è iniziata da poche settimana sia per le versioni da lavoro a cabina singola che per quelle a cabina doppia.

Iveco difende bene la sua nicchia di mercato

Daily per vacanzieri esigenti

PARMA - Daily assoluto protagonista nello stand Iveco al Salone del Camper. Il costruttore torinese propone come base per l'allestimento una versione molto alleggerita sia in versione cabinata che scudata. "E con altri particolari importanti - spiega Marco Rando, product manager Light Commercial Vehicles - come le sospensioni anteriori a ruote indipendenti con molla a balestra trasversale in materiale composito".

Sul posteriore le versioni alleggerite montano invece un sistema a balestre paraboliche monolama in acciaio speciale rinforzato. Tra le esclusive Iveco, la trazione integrale e la possibilità di arrivare fino a una massa totale a terra di 7 ton, che permette una grande libertà negli allestimenti. A rendere ancora più ampia l'offerta la possibilità di scegliere tra ruote posteriori singole o gemellate, tre cambi meccanici e uno automatizzato, tutti con sei rapporti. Per quel che riguarda i motori, chi sta particolarmente attento al peso può optare per il 2,3 litri con 146 cv di potenza e una coppia di 350 Nm, che assicura un risparmio di 50 kg sulla tara complessiva, anche se la gran parte degli acquirenti preferisce puntare sul tre litri, che può arrivare fino a una potenza di 205 cv.

Marco Rando, product manager Light Commercial Vehicles **Iveco**

"Il Daily nel mondo dei camper è riservato a un pubblico di nicchia - aggiunge Rando - che cerca modelli alto di gamma. Questo grazie a specifiche come il motore da 3 litri che garantisce una miglior erogazione della potenza. In più la trazione posteriore abbinata alle ruote gemellate consente sui camper, in cui la maggior parte del peso si concentra dietro, una trazione eccezionale e quindi di muoversi facilmente anche su terreni a bassa aderenza, ad esempio innevati".

A completare l'offerta Iveco, pur se non esposto nello stand, una versione speciale del camion medio Eurocargo, il più venduto in Europa, che permette di costruire camper molto speciali, con massa totale a terra che arriva fino alle dodici tonnellate.

Citroën a braccetto con Giottiline

Jumper sale in cattedra

PARMA - Citroën continua la sua liason con l'allestitore Giottiline, esponendo il proprio Jumper in uno stand affiancato a quello, di grandi dimensioni, dell'azienda Toscana, con cui l'anno scorso è stato chiuso un importante contratto di fornitura.

L'intera produzione Giottiline si basa infatti sui furgoni francesi, a partire dai modelli Van, in cui è conservata la sagoma esterna del Jumper nella sua versione da 3,3 ton e con un passo di 4.035 mm, fino ai modelli Terry che rappresentano la gamma più richiesta e che sono montati su Jumper 35 (o 33 per i più piccoli) Light, la versione specifica per questo tipo di allestimento, con passi che variano dai 3.450 ai 4.035 mm. Due le motorizzazioni disponibili, un 2,3 litri in due livelli di potenze, con rispettivamente 130 e 150 cv e un tre litri che raggiunge i 180 cv e che è riservato agli allestimenti più curati, o comunque a chi vuole affrontare trasferte impegnative mantenendo un ottima media di percorrenza.

QUANDO CAPITA IL COLPO DI BUSINESS
BISOGNA ESSERE PRONTI A FARGLI SPAZIO.

SCOPRI NUOVO DOBLÒ CARGO XL:
IL FURGONE DEI RECORD, DA OGGI ANCORA PIÙ GRANDE.

Se cerchi un veicolo che faccia spazio alle più grosse occasioni del tuo business, Fiat Professional ha creato per te Nuovo Doblò Cargo XL: un veicolo che unisce per la prima volta la praticità di Doblò Cargo alle caratteristiche di un veicolo di categoria superiore.

- Vano di carico lungo 3,4 m*, largo 1,71 m e alto 1,55 m
- Porta posteriore del vano di carico alta 1,45 m
- Fino a 1 tonnellata e 5,4 m^3 di capacità di carico*
- Fino a 1.200 kg di carico su assale anteriore

PARLIAMO CON I FATTI.

*Con paratia girevole

FIAT PROFESSIONAL

RENAULT / Da protagonista alla rassegna di Parma

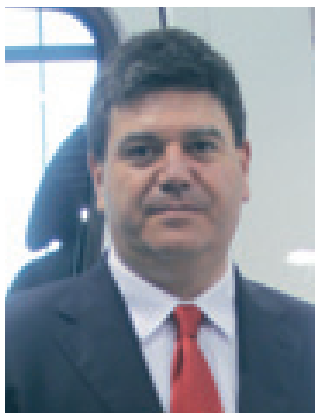
Master conquista anche i camperisti

IL SUCCESSO È DOVUTO ANCHE AL FATTO CHE IL MASTER È STATO PENSATO TENENDO CONTO DELLE ESIGENZE DEGLI ALLESTITORI, IL CHE VUOL DIRE ATTENZIONE A PARTICOLARI COME: SOSPENSIONI POSTERIORI RIALZATE, AMMORTIZZATORI POSTERIORI CHE FACILITANO IL MONTAGGIO DELLA CELLA E CARREGGIATA POSTERIORE, ALLARGATA FINO A 1.860 MILLIMETRI.

PARMA - Il Master, naturalmente nella sua versione Camping Car, ma anche la vettura elettrica Twizy, il furgone storico Estafette 8 il primo a trazione anteriore e ancora il Master, ma nella versione che ha preso parte al Camp Challenge 2012. Questa la proposta di Renault alla terza edizione del Salone del Camper. Un settore in cui il costruttore francese sta raccogliendo nuovi consensi grazie al proprio furgone, come conferma Giovanni Portanova, brand manager lcv per l'Italia: "Il bilancio della prima effettiva stagione del nuovo Master nella versione per allestitori di camper possiamo definirlo sicuramente positivo. Lo dimostra il fatto che siamo entrati nella produzione di alcuni dei marchi più importanti, come ad esempio Rimor e Arca. All'estero, inoltre, Renault ha avviato una forte collaborazione con il colosso Adria. Questo successo va però rapportato ai numeri del mercato che si è molto ridotto. Dai 12mila camper venduti nel 2006 siamo infatti passati ai 7.000 del 2010, mentre quest'anno forse si arriverà a stento a superare le 4.000 unità. Un vero crollo che fa il pari con quello dei veicoli commerciali in genere".

A cui in Italia Renault ha in parte messo una pezza proprio grazie ai buoni risultati del Master, non a caso il big a livello europeo tra i grandi furgoni per il trasporto merci, con una quota nel luglio scorso dell'11,8 per cento e che in Italia dal momento del lancio ha già superato i 6.300 ordini. Il che ha fatto crescere la penetrazione della Losanga. "Quest'anno - prosegue Portanova - abbiamo raggiunto una quota generale del 7,4 per cento, che conferma il nostro trend di crescita. Siamo infatti partiti dal 3,9 per cento del 2008 per arrivare ai livelli attuali. Questo anche grazie al lavoro fatto sugli allestitori e con la rete di concessionari specializzati Pro Plus, che è in costante sviluppo e attualmente comprende 41 centri sparsi in tutta la Penisola".

Gli effetti del risultato positivo raggiunto da Renault Italia sono



Giovanni Portanova, brand manager lcv **Renault** per l'Italia

però molto annacquati dal crollo verticale del settore: "In generale la crisi si sente molto. Sperando che in questi ultimi mesi dell'anno, come avviene di solito, le vendite siano soggette a una piccola impennata, ci fermeremo a 105mila veicoli complessivi, contro i 200mila del 2008. Una crisi che non è facile da combattere, perché riguarda soltanto marginalmente il nostro comparto, è piuttosto un fenomeno strutturale, che coinvolge l'intera economica del sistema Italia".

Crede che un aiuto del Governo possa riequilibrare i conti?

"Gli aiuti da parte dello Stato sono sempre graditi, anche se in questo caso non credo possa servire una nuova stagione di incentivi, che non contribuiscono a risolvere il problema ma lo spostano soltanto di qualche mese. Piuttosto bisognerebbe agire sull'accesso al credito, che è sempre più difficile per le piccole imprese, alleggerire la pressione fiscale, intervenire sul costo del lavoro. Insomma, dar modo all'economia di ripartire. Questo però non è il nostro ambito di competenza. Dal canto nostro possiamo soltanto cercare di resistere".

Coerentemente con questa visione gli sforzi di Renault per restare a galla non si sono limitati a prevedere sconti e offerte speciali.

"Ci siamo mossi a tutti i livelli, evitando di sbandierare sconti incredibili e promozioni improbabili, che hanno il solo effetto di uno specchietto per le allodole, preferendo invece puntare su di un messaggio concreto, raccontando al pubblico cosa siamo in grado di offrire per supportare il loro lavoro. E questo anche a livello di promozione, puntando su tre parole chiave: prodotto, immagine e servizi".

Lo storico furgone **Estafette 8**, il primo a trazione anteriore.

Tornando al prodotto, il Master è stato pensato tenendo conto delle esigenze degli allestitori, il che vuol dire attenzione a particolari come le sospensioni posteriori rialzate e gli ammortizzatori posteriori che facilitano il montaggio della cella, così come la carreggiata, sempre sul posteriore, allargata fino a 1.860 mm che si adatta meglio alle dimensioni dell'allestimento camper, la cui larghezza è di 25 cm superiore rispetto a quella di un normale furgone. Sono dotazioni specifiche invece la cabina senza paratia, con taglio del padiglione e dispositivi di fissaggio omologati per le cinture di sicurezza e la predisposizione per i punti di fissaggio della cella lungo i longheroni del telaio, oltre alla barra paraincastro fissata con viti in modo da facilitarne lo smontaggio.

Non fanno certo parte del mondo camper, ma molto interesse hanno suscitato i numerosi esemplari di Twizy, disponibili anche per prove su strada, un veicolo elettrico che per le sue caratteristiche, come la carrozzeria aperta e i deflettori laterali che permettono una guida all'aria aperta, e per i contenuti ecologici della trazione completamente elettrica, è molto vicino al mondo di che vede il camper come un'espressione di libertà e amore per la natura. Lunga appena 2,33 m, la Twizy è una perfetta vettura da città che con un raggio di sterzata di 3,4 m è facile da parcheggiare e con una coppia di 57 Nm si rivela scattante. Per una ricarica completa, che garantisce una percorrenza di circa100 km, bastano tre ore e trenta minuti.

Mercedes-Benz punta su EuroSprinter e Viano Fun e Marco Polo

Intanto arriva il piccolo Citan

PARMA - "Alla base della proposta Mercedes-Benz per il mondo dei camper c'è il nostro Sprinter - chiarisce Dario Albano, responsabile veicoli commerciali per la filiale italiana della Stella - nella sua versione specifica, denominata EuroSprinter, disponibile anche come scudato o con telaio ribassato per esigenze particolari". L'EuroSprinter è proposto in diverse versioni di passo e lunghezza con massa totale a terra da 3,5 o 5 tonnellate. Lo caratterizza un telaio realizzato con profilati particolarmente robusti, che offre agli allestitori una base affidabile per carichi, punti di ancoraggio e raccordi. La versione scudato è invece ribassata di 205 mm rispetto all'autotelaio normale.

Come la gamma Van anche l'EuroSprinter dispone di motori diesel Euro 5, a 4 oppure 6 cilindri, abbinati al cambio manuale a sei marce Eco Gear.

Molto curate le dotazioni di sicurezza, che comprendono Adaptive Esp, Abs, l'antislittamento Asr, Brake Assist e il sistema di assistenza per la fase di spunto Aas.

Spazio nello stand della Stella anche per il Viano, nelle versioni Fun e Marco Polo.

"Anche se il Viano Fun in Italia raccoglie piccoli numeri - precisa Albano - Questo tipo di

Dario Albano, responsabile veicoli commerciali di **Mercedes-Benz Italia**

turismo è più diffuso nel Nord Europa, tra una fascia d'età piuttosto alta, di professionisti che magari dopo la pensione decidono di vedere un po' di mondo. Un concetto ampliato dalla versione Marco Polo, che dispone anche di una cucina e può adattarsi a un famiglia, grazie a optional come il tetto a soffietto che aggiunge due posti letto".

Mentre infatti il Viano Fun è un veicolo per il tempo libero con una panca trasformabile in letto, il Marco Polo è un vero camper molto compatto, con una spaziosa zona cucina, pratici sedili singoli scorrevoli a regolazione elettrica con sostegni laterali gonfiali tramite un sistema elettropneumatico. Molto curato l'allestimento interno con il vano posteriore che può essere pavimentato in Yacht Dek, lussuoso ma anche di facile manutenzione.

E una citazione è stata riservata anche alla nuova multispazio Citan, grazie a una riproduzione in materiali riciclati opera dell'artista romano Alessandro Baronio.

"Il Citan è un mezzo per la famiglia che, per attitudine si avvicina all'immaginario di chi ama i camper - conclude Albano - Sarà disponibile in due versioni, una con un allestimento più efficiente e l'altra in una configurazione friendly. Al top di gamma ci sarà invece una versione denominata Trend più accessoriata. In tutti i casi il prezzo finale sarà una bella sorpresa per i clienti".

LA SFIDA DEL PRIMO CITTADINO DELLA METROPOLI INGLESE: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA

Obiettivo: certificazione entro fine anno per NV200 London Taxi

Andy Palmer al fianco del **Nissan NV200 London Taxi**.

LONDRA - Dopo i collaudi finali, tra cui è previsto anche un crash-test, Nissan NV200 diesel punta a ricevere la certificazione di "taxi di Londra" entro fine anno. Le ampie modifiche apportate alla versione di serie di NV200 garantiscono la piena conformità del modello alle norme prescritte da TFL per l'idoneità dei taxi, tra le quali ad esempio la capacità di trasportare un passeggero in sedia a rotelle. "Migliorare la qualità dell'aria di Londra - ha detto il Sindaco di Londra, Boris Johnson - è una delle mie sfide più grandi. Abbiamo introdotto il primo limite di età per i taxi londinesi e ora sono felice che i costruttori abbiano raccolto la sfida dando un contributo decisivo alla riduzione delle emissioni e al miglioramento dell'efficienza del nostro parco. Non vedo l'ora che questo modello altamente competitivo arrivi sul mercato".

" Nissan - ha aggiunto Andy Palmer, Executive Vice President di Nissan - è orgogliosa di fornire a Londra il taxi del XXI secolo, ridisegnando le linee di un modello così inconfondibile. Il black cab appartiene all'immaginario di Londra quanto il Big Ben. Ma, oltre all'estetica, Nissan NV200 London Taxi è attento alla qualità degli interni per offrire viaggi confortevoli ad autisti e passeggeri. La progettazione di NV200 London Taxi non ha trascurato alcun dettaglio ma è ancora in divenire. Oltre alla comodità di chi guida per lunghe ore, abbiamo tenuto conto delle esigenze di tutti gli utenti del veicolo, in quanto non esiste un profilo specifico per il passeggero dei taxi londinesi. Adulti, bambini, businessmen, turisti, disabili... tutti sono potenziali clienti. Abbiamo pensato anche a coloro che non saliranno mai a bordo, ma sicuramente trarranno giovamento dalle ridotte emissioni di CO_2 e dalle porte scorrevoli che non ostruiscono la strada. Nissan NV200 è un taxi globale, adatto alle metropoli e alle amministrazioni comunali più lungimiranti. È comodo, sicuro, efficiente e conveniente: un grande passo avanti verso una soluzione di trasporto che fa bene sia a chi la usa che agli altri abitanti della città".

Alto 1,86 m, lungo 4,4 m, largo 1,89 m 2,1 con retrovisori, Nissan NV200 London Taxi ha un diametro di sterzata di 7,6 m, ottenuto grazie al miglioramento dell'articolazione delle ruote anteriori: un requisito legale per tutti i black cab, dovuto al fatto, si narra, che i taxi devono girare con una sola manovra intorno alla piccola rotonda davanti al celebre Hotel Savoy sullo Strand.

Nuovi gli indicatori di direzione sul frontale, così come gradino o rampa per facilitare l'accesso dalle porte posteriori scorrevoli, tetto panoramico in vetro da 1,2 mq, per offrire agli occupanti una suggestiva "finestra" sulla città, e paratia parzialmente vetrata tra l'autista e la zona passeggeri, con sedili rivolti in senso opposto alla marcia e i relativi attacchi delle cinture di sicurezza. Punti di fissaggio incorporati nel pavimento e nella paratia permettono l'aggancio delle sedie a rotelle.

Controlli separati per le luci dell'autista e dei passeggeri: l'interruttore di comando dei passeggeri è facilmente accessibile da chi viaggia in sedia a rotelle. Impianto di riscaldamento e ventilazione per autista e passeggeri hanno controlli indipendenti.

NISSAN / Al posto dei celeberrimi "Black Cab" arriva il nipponico NV200 London Taxi

"Banzai" da New York a Londra

FORTEMENTE SOSTENUTO DAL SINDACO JOHNSON, DALLA LICENSED TAXI DRIVERS' ASSOCIATION E DA VARI GRUPPI DI DISABILI, IL VEICOLO DALL'OTTIMO COMFORT, SPAZIOSO, PRATICO, ACCESSIBILE E INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2010 SI PREPARA A ESSERE IL NUOVO PROTAGONISTA SULLE STRADE DELLA CAPITALE BRITANNICA.

Massimiliano Campanella

LONDRA - I London's Black Cabs sono particolarmente famosi per la loro particolare accuratezza. Il mito dei Black Cab corre dalle strade londinesi, dove i famigerati taxi vengono tuttora chiamati "al volo" e servono ogni giorno 300mila utenti, fino ai testi di una canzone dello svedese Jens Lekman, che cantava "Black Cab" seduto in un black cab. Ma Londra, capitale e maggiore città del Regno Unito, torna sempre a stupire per la freschezza delle iniziative che fa nascere: il classico taxi, il Black Cab FX4 della Austin, va in pensione per far posto a Nissan NV200, che dopo aver conquistato New York si appresta a reinventare i celeberrimi black cab.

ARIA NUOVA IN CITTÀ

Insomma, anche a Londra i Taxi grideranno "Banzai": dopo il fortunato esordio come Yellow Cab a New York, Nissan propone l'NV200 in versione taxi nero per la capitale britannica, economico, al 50 per cento più efficiente nei consumi rispetto agli altri taxi e conforme alle norme di TFL (Transport for London). Con NV200 London Taxi Nissan guarda al futuro: NV200 London Taxi riduce nettamente le emissioni di CO_2 rispetto ai taxi attuali, avallando l'impegno del Sindaco Boris Johnson per una migliore qualità dell'aria in città. È presto nella capitale britannica sarà testato anche il van al cento per cento elettrico e-NV200 Concept. Il sindaco ha salutato con favore il lancio di Nissan NV200 London Taxi, sostenuto anche da vari gruppi di disabili e dall'influente London Taxi Drivers' Association. "Nissan - ha dichiarato Steve McNamara, segretario generale dell'associazione di rappresentanza dei tassisti londinesi - è ben nota al mercato dei taxi londinesi: il suo diesel 2.7 è stato uno dei motori più brillanti mai montati dai nostri veicoli. L'audace NV200 London Taxi ha molte doti importanti: innanzitutto un aspetto da vero taxi, poi la comodità e la facilità di salita e di discesa, e l'affidabilità. Se i consumi saranno quelli previsti, avrà colpito nel segno!".

NELLA STORIA DEI TAXI LONDINESI

Nissan occupa un posto di rilievo nella storia dei taxi londinesi: il suo motore diesel TD27 da 2,7 litri era stato scelto per l'iconico black cab LTI FX4 Fairway, che aveva migliorato gli standard di velocità, affidabilità ed efficienza. Il propulsore era stato mantenuto anche per TX1, il modello sostitutivo del Fairway. Svelato a Tokyo e scelto come taxi del futuro a New York nell'ambito del progetto "Taxi of tomorrow", NV200 in versione taxi riconferma le qualità che hanno fatto la reputazione di questo straordinario modello. Progettato dentro e fuori per rispondere alle esigenze di passeggeri, autisti e altri utenti della strada, NV200 London Taxi è molto più efficiente ed ecologico dei "black cab" attualmente in circolazione. Maggiori sono anche il comfort, lo spazio e la praticità per gli occupanti. Particolare attenzione è stata dedicata ai passeggeri con disabilità motorie. "Siamo orgogliosi - ha sottolineato Alan Norton di Assist UK - di legare il nostro nome a Nissan nello sviluppo di un taxi accessibile anche ai disabili. Abbiamo avuto l'opportunità di chiamare a raccolta numerosi esperti in questo campo, che hanno affiancato i designer nella messa a punto delle funzionalità del veicolo, per venire incontro ai requisiti speciali dei nostri utenti. Il lavoro non è terminato e dopo il lancio continueremo a introdurre nuovi miglioramenti: stiamo già sviluppando molte idee. Ci complimentiamo con Nissan per questa iniziativa e auguriamo ogni successo al progetto".

Robusto e affidabile, Nissan NV200 London Taxi si basa sul van compatto multifunzione NV200, International Van Of The Year 2010. Lanciato alla fine del 2009, il modello è commercializzato in 40 Paesi e ha venduto oltre 100mila unità nel mondo. Nissan NV200 London Taxi ospita comodamente cinque adulti, tre sul divanetto posteriore e due sui sedili ripiegabili, rivolti nel senso opposto alla marcia. Il sedile del passeggero anteriore è stato rimosso per lasciare più spazio ai bagagli. Una caratteristica di spicco del taxi sono le porte laterali scorrevoli, che assicurano la massima semplicità di apertura e chiusura e sono inoltre molto più sicure per pedoni, ciclisti e altri veicoli, in quanto non si aprono verso l'esterno. La versione diesel di Nissan NV200 London Taxi avrà un prezzo competitivo, secondo le previsioni inferiore al nuovo TX4, l'attuale modello della società londinese di taxi London Taxi Company. Sarà disponibile attraverso una concessionaria Nissan appositamente incaricata della vendita. Rispetto ai tradizionali taxi londinesi, Nissan NV200 riduce anche i costi d'esercizio. Il frugale 1.5 dCi da 110 cv Euro 5, con trasmissione manuale a 6 rapporti, raggiunge 4,4 litri/100 km nel ciclo combinato, risparmiando quasi il 50 per cento del carburante rispetto alla versione più efficiente di TX4 con i suoi 6,6 litri/100 km nel ciclo combinato. Il carburante rappresenta circa il 10 per cento delle spese di un tassista per la propria attività. In un anno, gli autisti di NV200 London Taxi spenderanno la metà - circa 700 sterline in meno - rispetto agli autisti di TX4. Ottime sono anche le credenziali ambientali di NV200 London Taxi, che con il suo motore Euro 5 emette al massimo 138 g/km di CO_2 (a fronte dei 209 g/km del modello TX4 più "verde"), contribuendo a migliorare la qualità dell'aria nella zona urbana. Basti pensare che, se tutti i taxi di Londra fossero sostituiti da NV200 London Taxi, si eviterebbe di immettere ogni anno 37.970 tonnellate metriche di CO_2 nell'atmosfera di Londra: è come se ogni 12 mesi si piantassero alberi su 10mila acri di terreno, un'estensione pari a due Congestion Charge Zone, la zona della città con traffico a pedaggio.

POTENZIALE ELETTRICO

Altro dato notevole, si abbatterebbero le emissioni nocive di NOx e particolato (PM), su cui le autorità stanno concentrando gli sforzi nella lotta contro l'inquinamento, rispettivamente di 135 e 20 tonnellate metriche stimate ogni anno. Una versione totalmente elettrica avrebbe un impatto ancora maggiore sulla qualità dell'aria di Londra. Nissan potrebbe consolidare il proprio ruolo d'innovatore tecnologico con il nuovo e-NV200 London Taxi a emissioni zero. I costi d'esercizio sono valutati intorno a un quinto di un convenzionale taxi nero inglese con propulsione diesel, dunque un grande vantaggio per gli autisti della capitale.

Dopo il fortunato esordio come Yellow Cab a New York, **Nissan** propone l'**NV200** in versione taxi nero per la capitale britannica.

OPEL COMBO CARGO

SONO MOLTE LE QUALITÀ DI QUESTO VEICOLO CHE RISPETTO AL PRECEDENTE MODELLO HA SAPUTO RIVITALIZZARE L'INTERESSE DELLA CLIENTELA PER IL MARCHIO OPEL. OTTIMA MOTORIZZAZIONE, UN LOOK ACCATTIVANTE, PIACEVOLE DA GUIDARE E SOPRATTUTTO QUANTO MAI PRATICO PER SVOLGERE QUALUNQUE TIPO DI MISSIONE CUI VIENE DESTINATO.

Piccolo camaleonte

Mauro Zola

MILANO - Semplice, pratica, efficiente e anche economica. Sono queste le caratteristiche di base della nuova gamma Combo presentata da Opel, anche se, trattandosi in pratica del frutto di un accordo con Fiat Professional, non si può proprio parlare di novità. Con questa il costruttore rientra comunque a pieno titolo nel sempre più affollato mercato delle furgonette, in cui precedentemente la vecchia gamma l'aveva reso marginale. E lo fa con un prodotto che resta al top, come testimoniano i risultati costanti che sta ottenendo da anni il partner Fiat Professional. Per motivi di opportunità Opel ha preferito pescare con moderazione nella gamma molto varia del marchio torinese, limitandosi alle versioni essenziali. Una di queste è proprio la protagonista del nostro test.

I modelli Cargo sono infatti senza dubbio i più richiesti e se possono contare su di un allestimento essenziale, dove c'è quello che serve ma non di più, tanto meglio. Del resto, a fare la differenza in questo caso sono le specifiche tecniche di base, che comprendono particolari sofisticati come le sospensioni posteriori indipendenti Bi-Link, che assicurano una presa eccellente sulla strada anche a pieno carico, e che rendono possibile l'omologazione di un modello con portata superiore; basta cambiare un paio di elementi e rivederne la flessibilità.

LINEA PUNTO DI FORZA

Altro punto di forza del Combo è la sua linea, che anche in casi come questo, in cui ci si basa più sulla sostanza, ha la sua importanza. Il disegno morbido della silhouette ha fatto scuola e questo resta il prototipo della moderna furgonetta, oltre che la dimostrazione che il dover conservare un vano di carico molto capiente (come potete vedere scorrendo la lista dei concorrenti i 3,4 metri cubi rappresentano la leadership) può convivere con un aspetto gradevole che non sfigura nel confronto con il mondo automobilistico.

Ma siamo qui per parlare innanzitutto di questioni lavorative, e allora andiamo diretti al vano di carico posteriore, che è rivestito con una superficie in pvc che lo rende facile da pulire e difficile da graffiare. Completano il tutto i sei ganci con cui assicurare il carico. Nel nostro caso la paratia che separa l'abitacolo è in versione base, chiusa, ma sono disponibili ben sette opzioni di cui una con paratia girevole, che permette di ricavare ulteriore spazio utile abbattendo il sedile del passeggero e guadagnando 0,4 metri cubi per le merci trasportate. Accedere alla zona di carico è semplice, prima di tutto perché è posizionata ad appena 54,5 cm da terra (il risultato migliore della categoria) e poi per la presenza di un ampio portellone laterale, largo 70 cm (come optional è possibile richiederne anche un secondo) e di due porte a battente posteriori (in alternativa anche un unico portellone incernierato sul tetto), asimmetriche, con una larghezza di 123 cm e un'altezza di 125.

Il comportamento su strada dell'Opel Combo soddisfa tutte le aspettative, a partire dal sedile che trattiene bene ed è facilmente regolabile, così come la posizione del volante. Trovata la giusta configurazione non resta che comportarsi come faremmo su di una normale autovettura, senza doverci troppo preoccupare dei 750 kg di carico. In questo le sospensioni Bi Link si rivelano insuperabili, rendendo sempre neutre le reazioni della furgonetta.

LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Opel
Nome - Combo Cargo 1.6
Configurazione - Furgone.
Motore - 1.6 Multijiet 16V. Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Common rail a controllo elettronico con intercooler, sensore controllo ossigeno, filtro antiparticolato. Distribuzione: 2 ACT con punterie idrauliche, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 1.598 cc. Potenza max CE: 77 kW/105 cv a 4.000 giri/min. Coppia max CE: 290 Nm a 1.500 giri/min.
Cambio - A sei marce + retromarcia.
Pneumatici - 185/65 R15.
Sospensioni - Anteriori a ruote indipendenti, con molle ad elica, 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.
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 mc, 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 - Mtt 2.060 kg. Tara 1.310 kg. Portata utile 750 kg.
Serbatoio carburante - 60 litri.

SOTTO IL COFANO IL MULTIJET 1.6 DA 105 CV

Elasticità la sua carta vincente

MILANO - Il 1.6 Multijet montato sull'esemplare in prova è la versione più performante, con 105 cv che lo rendono brillante senza tropo incidere sul consumo che, senza esagerare, può essere contenuto in 6,4 litri per 100 km; risultato davvero interessante.

Più della velocità massima, in ogni caso ragguardevole, dato che sfiora i 170 km/h, a colpire sono le doti di coppia, sublimate dall'iniezione Common rail a 8 cicli. I 290 Nm già a partire dai 1.500 giri/min sono uno dei risultati migliori della categoria. Questo fa sì che in un'ottica di risparmio si possa viaggiare comodamente in quinta a partire dai mille giri/motore, e che anche su percorsi suburbani possa frequentemente essere utilizzata la sesta marcia.

I concorrenti

Citroën Berlingo 1.6 HDi

Motore: 4 cilindri in linea, 1.560 cc, potenza 66 kW/90 cv a 4.000 giri/min, coppia 215 Nm a 1.750 giri/min.
Passo: 2.728 mm, lunghezza 4.380 mm, volume 3,3 m3.

Mercedes-Benz Citan Long 111 CDI

Motore: 4 cilindri in linea, 1.461 cc, potenza 81 kW/110 cv a 4.000 giri/min, coppia 240 Nm da 1.750 giri/min.
Passo: 2.697 mm, lunghezza 4.321 mm, volume 3,1 m3.

Peugeot Partner 1.6 HDi

Motore: 4 cilindri in linea, 1.560 cc, potenza 68 kW/92 cv a 4.000 giri/min, coppia 230 Nm a 1.750 giri/min.
Passo: 2.728 mm, lunghezza 4.380 mm, volume 3,3 m3.

Renault Kangoo Express 1.5 dCi

Motore: 4 cilindri in linea, 1.461 cc, potenza 80 kW/110 cv a 4.000 giri/min, coppia 240 Nm a 1.750 giri/min.
Passo: 2.697 mm, lunghezza 4.213 mm, volume 3 m3.

Volkswagen Caddy Van 1.6 TDI

Motore: 4 cilindri in linea, 1.598 cc, potenza 75 kW/102 cv a 4.400 giri/min., coppia 250 Nm da 1.500 giri/min.
Passo: 2.681 mm, lunghezza 4.406 mm, volume 3,2 m3.

DA 30 ANNI PEUGEOT E DANGEL INSIEME NEL NOME DELLA TRAZIONE INTEGRALE

Una collaborazione vincente che ha avuto inizio nel 1980

SENTHEIM - Dura da più di trent'anni la collaborazione tra Peugeot e la Dangel, fin dal 1980 quando Henry Dangel trasformo in una quattro ruote motrici la prima Peugeot 504, che da allora per un lungo lasso di tempo ha dominato incontrastata il mercato africano. Attivo nell'automobilismo sportivo fin dai primi anni Settanta, Dangel si è con il tempo concentrato soprattutto con la trasformazione di normali vetture, dotate di trazione integrale, prima attraverso un kit e poi direttamente nell'azienda che porta ancora il suo nome.

I primi successi arrivano con le 504 Pick Up, che quasi vincono una delle prime edizioni della Parigi Dakar, ritirandosi proprio all'ultima tappa, e poi vanno a conquistare il raid dell'Atlas. Fin da allora Dangel aveva capito importanza del binomio veicoli commerciali e trazione integrale, pur continuando a lavorare in ambito sportivo, collaborando nel 1989 allo sviluppo della 309 GTI 16S e di una 205 molto spinta ma mai entrata in produzione. Nelle vetture di serie alla 504 segue nel 1987 il furgone J5 e poi nel 1991 la Citroën C15, seguita nel 1995 dai primi Boxer e poi a ruota da Ranch (così si chiamava allora la multispazio marchiata Peugeot) ed Expert.

Gli esemplari vengono trasformati a Sentheim, in Alsazia, in cui le due linee di produzione permettono di completare dai 12 ai 14 veicoli al giorno e dove ha sede anche il reparto ricerca e sviluppo che lavora per molti marchi del panorama automotive. Prima che la crisi di fatto riducesse ai minimi termini il mercato era previsto un importante incremento della produzione, con l'apertura di uno stabilimento nelle Marche, vicino alla sede Sevell dove vengono prodotti i Boxer e di uno in Spagna vicino agli impianti da cui esce il Partner.

NATURALMENTE PER FARE DEI MEZZI DA LAVORO PEUGEOT DEI MODELLI OFF ROAD NON BASTA L'AGGIUNTA DELLA TRASMISSIONE E QUINDI IL PACCHETTO COMPRENDE ANCHE UN AUMENTO DELL'ALTEZZA DA TERRA.

PEUGEOT / Trazione integrale disponibile su tutti i veicoli da lavoro

Garanzia Dangel

Lino Sinari

MILANO - Da anni Peugeot si affida all'allestitore Dangel per aggiungere la trazione integrale ai propri veicoli da lavoro. Soltanto ora però i modelli che adottano il sistema di trazione automatico dello specialista francese, che garantisce la trazione integrale regolando la coppia motrice trasmessa alle ruote posteriori e adattandone quindi la motricità alle diverse situazioni, entrano ufficialmente nel listino del Leone. Il sistema è stato installato sulla multispazio Partner, anche nelle versioni Tepee per il trasporto persone e Tepee Mix per quello combinato, sul furgone leggero Expert e sul best seller del costruttore, il furgone Boxer in differenti configurazioni.

La trazione integrale sviluppata da Dangel per Peugeot è ormai giunta alla seconda generazione, in cui si è lavorato soprattutto per ridurre il peso rispetto alle soluzioni adottate ad esempio sul vecchio Ranch, il che è costato più di 25mila ore di lavoro soltanto per poter sviluppare e installare sul Partner la classica soluzione dell'allestitore alsaziano, che consiste in pratica in un giunto viscoso, che in automatico trasferisce, quando necessario, parte della motricità sull'asse posteriore, che invece su asfalto viene lasciato praticamente libero, il tutto in automatico, senza quindi bisogno di interventi da parte dell'autista. A questo si aggiunge nella versione base Endurance l'adozione di un differenziale anteriore a slittamento limitato, che riequilibra eventuali perdite di aderenza su uno dei due assi attraverso una ripartizione meccanica, con l'utilizzo di una frizione a coni, il che permette di districarsi anche in situazioni difficili, alle prese con sabbia, fango o neve. Sempre sulle versioni Endurance il Boxer è stato dotato di un retrotreno a multi bracci, che si sposa con le sospensioni a ruote indipendenti.

COMFORT GARANTITO

Naturalmente per fare dei mezzi da lavoro Peugeot dei modelli off road non basta l'aggiunta della trasmissione e quindi il pacchetto comprende anche un aumento dell'altezza da terra, ottenuto grazie a un rialzo di 60 mm delle sospensioni, che permette di raggiungere un'altezza da terra dell'anteriore di 200 mm e di 215 mm sotto la traversa posteriore, questo indipendentemente dal carico. Gli ammortizzatori restano invece quelli di serie per non penalizzare il comfort, mentre sono state indurite le molle a cui è stata aggiunta una barra antirollio per controllare i movimenti della scocca.

La versione successiva, l'Extreme, aggiunge un particolare fondamentale: il bloccaggio del differenziale posteriore, indispensabile se ci si trova in situazione di twist, cioè con soltanto una gomma per asse, contrapposte, che tocca terra. Lo stesso differenziale a slittamento limitato viene montato sul posteriore e può essere bloccato manualmente attraverso una leva montata sulla plancia. In più sui modelli con cambio meccanico come optional può essere aggiunta una prima marcia particolarmente corta, in modo che possa fungere come un vero e proprio primino, facilitando il disimpegno su salite o discese particolarmente erte. In più questo allestimento prevede una serie di protezioni: dell'anticoraggio del treno posteriore sul Partner, del motore, con in più serbatoio e ponte posteriore rinforzati sull'Expert e sul Boxer che può contare anche su sospensioni posteriori bilama.

Tra gli optional meritano perlomeno una segnalazione la piastra di protezione sull'anteriore, la possibilità di montare pneumatici di maggiori dimensioni, più adatta a percorsi fuoristrada e soprattutto il dispositivo ECO 2WD con cui, tramite la stessa manopola con cui si attiva il blocco del differenziale, e attraverso un innesto a denti sincronizzato con comando elettropneumatico si può disinserire completamente la trazione sulla quattro ruote, il che sui tratti asfaltati permette di risparmiare circa il 5 per cento di carburante. Si tratta naturalmente in tutti i casi di veicoli destinati a nicchie molto particolari, come, nel caso del Boxer, ambulanze che devono operare su terreni difficili, oppure come supporto per la protezione civile, o ancora per il servizio pubblico in località montane.

I LEONCINI DA LAVORO MOSTRANO GLI ARTIGLI

Pronti per ogni tipo di missione

La trazione integrale sviluppata da **Dangel** per **Peugeot** è ormai giunta alla seconda generazione. Sopra e in alto, il furgone **Boxer**.

Il **Peugeot Partner 4x4**.

MILANO - È decisamente completa la gamma dei veicoli commerciali Peugeot a trazione integrale. A partire dal Partner, che nella versione furgone a passo corto prevede versioni sia Endurance che Extreme con motorizzazione 1.6 a 8 valvole con 90 cv di potenza e filtro antiparticolato. Stesso motore ma allestimento soltanto Extreme per il furgone passo lungo. Sono due invece le motorizzazioni per i Partner Tepee 4x4 Endurance: 1.6 8V Fap da 92 e da 110 cv, la prima delle quali è disponibile anche come Extreme, come la configurazione Tepee Mix.

Nel Nuovo Expert la trazione integrale è destinata soltanto alle versioni furgone, tutte con il motore da due litri a 16 valvole HDi con potenza di 125 cv. I modelli passo corto tetto basso e passo lungo tetto basso possono essere equipaggiati sia come Endurance che Extreme, quelli passo lungo tetto alto soltanto come Extreme.

Decisamente più variegata la gamma Boxer 4x4, tutti con Ptt di 3,5 ton, che prevede tra i modelli Endurance i furgoni lamierati passo corto tetto basso con motore da 130 cv, passo medio tetto medio con motori da 130 e 150 cv e quelli passo lungo tetto medio ancora con il 130 cv, i furgoni vetrati passo medio tetto medio con motore da 130 cv, lo stesso montato sui telai cabinati passo corto e medio e sui telai doppia cabina passo medio.

Opzioni ridotte per chi preferisce l'allestimento Extreme disponibile soltanto con i furgoni lamierati e vetrati passo medio tetto medio con motori da 130 o 150 cv.

SSANGYONG / Il pick up coreano esalta la formula sport utility truck

Actyon Sports al servizio del lavoro

L'OBIETTIVO DEI TECNICI COREANI È STATA LA REALIZZAZIONE DI UN VEICOLO MULTIFUNZIONE ADATTO A TUTTI GLI UTILIZZI E LE ATTIVITÀ PROFESSIONALI, CON UNA GUIDABILITÀ AGILE E CONFORTEVOLE E UN COMFORT DI MARCIA DI LIVELLO ELEVATO.

Il nuovo **Actyon Sports** presenta un frontale dinamico e sofisticato. I gruppi ottici hanno una elegante e moderna finitura scura.

Giancarlo Toscano

MILANO - Actyon Sports si apre al mondo del lavoro. La nuova generazione del pick up SsangYong intende rispondere alle esigenze della clientela professionale che in un veicolo da lavoro cerca un mezzo robusto e versatile capace di concentrare i contenuti di un'automobile con lo spazio e la versatilità di un Suv. L'obiettivo dei tecnici coreani è stata la realizzazione di un veicolo multifunzione adatto a tutti gli utilizzi e le attività professionali, con una guidabilità agile e confortevole e un comfort di marcia di livello elevato. Sono serviti due anni di sviluppo e un investimento di oltre 60 milioni di euro per dare vita alla terza generazione di una formula iniziata in casa SsangYong con il Musso Sports e proseguita con la prima serie di Actyon Sports.

Numerosi i punti di forza proprio nei regimi utilizzati più frequentemente in marcia a beneficio dell'agilità di guida nel traffico, Actyon Sports si rileva un agile e funzionale alleato per chi svolge la propria attività professionale prevalentemente in ambito urbano.

RIUSCITO EQUILIBRIO

Altro elemento che gioca a favore della credibilità del rinnovato pick up SsangYong è la praticità, che rimane, come da tradizione del costruttore asiatico, elemento principale dell'appeal del modello. Il piano di carico, che vanta una superficie di 2,04 metri quadrati, è accessibile attraverso la sponda posteriore: non occorrono grandi sforzi, dal momento che il peso della sponda è stato ridotto quasi della metà rispetto alla versione precedente, da 21 a 11 kg. Le dimensioni utili sono di 1.600 mm in larghezza, 1.275 mm in lunghezza e ben 525 mm in altezza delle sponde. La capacità di carico arriva a 692 kg o 683 nel caso dell'Actyon Sports a quattro ruote motrici. Vanno sottolineate anche le capacità di traino che raggiungono i 750 kg di massa rimorchiabile per i rimorchi non frenati e ben 2.300 kg per i tradizionali rimorchi frenati.

In base alle esigenze di ogni tipologia di utilizzo, la trasmissione può essere a due o quattro ruote motrici. Nel secondo caso, la versione a trazione integrale utilizza un sistema part time in modo da adattarsi al meglio alle diverse condizioni d'uso; in modalità 2WD la coppia motrice viene trasmessa alle ruote posteriori e il passaggio alla modalità 4WD viene gestita tramite un comando posto sulla plancia del cruscotto, utilizzabile fino a 80 km/h di velocità. In modalità 4WD è possibile inserire i rapporti ridotti grazie ai quali Actyon Sports è in grado di superare i più impegnativi percorsi fuoristradistici.

SaangYong proporne per la versione a due ruote motrici la trazione posteriore per la migliore adattabilità al carico e nell'ottica di offrire le migliori prestazioni nella capacità di carico, con il vantaggio di un consumo di carburante ancora inferiore.

Le sospensioni hanno uno schema particolarmente raffinato: all'avantreno con doppi bracci sovrapposti e al retrotreno con un assale rigido controllato da un sistema multilink a 5 bracci. Gli elementi elastici costituiti da molle elicoidali garantiscono un ottimizzato equilibrio tra assorbimento delle asperità e adattabilità al carico. Di rilievo anche la sicurezza di Actyon Sports: la robusta struttura con tradizionale telaio a triplo spessore è garanzia di resistenza agli urti e protezione degli occupanti mentre la protezione attiva beneficia del sistema Abs.

A bordo, l'abitacolo offre un ambiente pratico ma allo stesso tempo ricercato, reso elegante dalle finiture in colore nero o metallizzato e dall'illuminazione a Led del cruscotto. I sedili sono rivestiti in un tessuto ad alta resistenza e quelli posteriori, in particolare, hanno gli schienali reclinabili fino a un angolo di 29°. Gli equipaggiamenti rispondono all'idea di un pick up mezzo pratico ma elegante: passeggeri e autista (5 in tutto) hanno a disposizione quanto necessario per una confortevole permanenza a bordo dell'Actyon Sports. Non manca lo spazio a disposizione, con numerosi e ampi vani portaoggetti.

DESIGN CHE STUPISCE

Dal punto di vista del design, il nuovo Actyon Sports presenta un frontale dinamico e sofisticato, caratterizzato dalle linee tese e ricercate della griglia, del cofano e dello scudo paraurti. I gruppi ottici hanno una finitura scura che aggiunge un tono di raffinatezza in più. Lateralmente, il segno netto della linea di cintura che collega i due paraurti conferisce slancio e un'impronta sportiva al veicolo. Nella vista posteriore il grande lunotto alleggerisce il profilo dell'abitacolo mentre la grafica della sponda e dei gruppi ottici producono un effetto estetico sportivo e personale.

Actyon Sports viene commercializzato in un solo allestimento particolarmente ricco: le due versioni 2WD e 4WD si differenziano esclusivamente per i cerchi che sono da 16" in lamiera per la 2WD e in lega per la 4WD. Il solo optional previsto è la vernice metallizzata.

Il consumo medio è di soli 7,5 litri/100 km (7,4 con la versione 2WD), ovvero un guadagno del 7,5 per cento rispetto al modello precedente. Scendono anche le emissioni inquinanti: i valori di CO_2 emessa si posizionano al di sotto dei 200 g/km (199 e 196 g/km rispettivamente nelle versioni 4WD e 2WD). Il propulsore e-XDi Active Diesel eroga 155 cv e dispone di una coppia massima di 360 Nm, il 16 per cento in più rispetto al predecessore. Essendo la coppia disponibile nell'intervallo tra 1.500 e 2.800 giri/min, cioè dello Sport Utility Truck coreano, a cominciare dal riuscito equilibrio tra prestazioni ed economia, grazie all'evoluto propulsore e-XDi Active Diesel in regola con la normativa Euro 5 e dotato di filtro antiparticolato. Il quattro cilindri eroga la sua coppia massima al regime di soli 1.500 giri/min, fornendo tutta la potenza necessaria ad affrontare qualsiasi condizione di marcia, sia su strada che off road, nelle salite o sui percorsi più impegnativi.

NUOVE POSSIBILITÀ PER IL POPOLARE CROSSOVER

Per Korando ora c'è anche il Gpl

Korando si propone anche con doppia alimentazione benzina-Gpl.

MILANO - Il più popolare dei modelli SsangYong aumenta le sue potenzialità. Il crossover Korando è ora disponibile sul mercato con una gamma allargata che affianca alle motorizzazioni diesel un moderno propulsore 2 litri a benzina che può essere equipaggiato anche con doppia alimentazione benzina-Gpl. Il nuovo motore 2 litri a benzina è un quattro cilindri con distribuzione a quattro valvole per cilindro in grado di erogare la potenza massima di 149 cv a 6.000 giri/min e la coppia massima di 197 Nm a 4.000 giri/min.

Le emissioni sono in regola con le norme Euro 5. Le motorizzazioni benzina e benzina/gpl sono commercializzate esclusivamente in versione a 2 ruote motrici con trazione anteriore e allestimento specifico di alto livello. Con la doppia alimentazione, Korando registra vantaggi in termini di costo del carburante e riduzione delle emissioni di CO_2 (168 g/km contro 175) nonché prestazioni praticamente invariate rispetto alla propulsione a benzina: i cavalli erogati sono 147 e la velocità massima rimane a 163 km/h.

Il sistema di alimentazione a Gpl montato sul Korando è stato sviluppato in collaborazione con la BRC. L'impianto è del tipo Sequent BRC, ovvero fornisce il gas di petrolio liquefatto a ciascun cilindro attraverso un apposito "rail" e quattro iniettori specifici in modalità individuale e fasata. Il serbatoio del Gpl, ospitato nel vano destinato alla ruota di scorta sostituita dal kit di emergenza, ha una capacità nominale di 77 litri, è riempibile all'80 per cento e accoglie fino a 61,5 litri di Gpl che in normali condizioni di marcia garantiscono un'autonomia aggiuntiva di circa 650 km oltre a quella assicurata dalla benzina.

Korando benzina è proposto con un listino chiavi in mano di 19.490 euro. Per la doppia alimentazione, che gode di una garanzia di 5 anni, bastano 1.500 euro in più.

TATA / Nel settore dei veicoli per situazioni a rischio il pick up indiano si ritaglia un suo spazio

Xenon affronta ogni difficoltà

UN ESEMPLARE ERA ESPOSTO ALLA FIERA DI MONTICHIARI NELLA VERSIONE 2.2 DICOR 16V NELLA NUOVA CLASSE DI EMISSIONE EURO 5 E IN ALLESTIMENTO ANTINCENDIO DIVITEC.

MONTICHIARI - Nel complesso e variegato settore dei veicoli d'emergenza (Protezione Civile, veicoli sanitari, antincendio, polizia locale e provinciale e sicurezza del lavoro), Tata - marchio indiano importato e distribuito nel nostro Paese da Melian Italia, azienda di Salorno, in provincia di Bolzano - propone come soluzione un pick up progettato e realizzato per lavorare duro, anche nelle condizioni più gravose. Si tratta di Tata Xenon, che interpreta in maniera coerente e funzionale il concetto di pick up polivalente, trovandosi perfettamente a suo agio nelle più diverse situazioni lavorative e professionali, dal piccolo e medio trasporto alla cava, al cantiere, agli utilizzi speciali. Nel segmento dell'emergenza e della gestione del primo soccorso, delle calamità e delle situazioni di rischio, la soluzione proposta è rappresentata da Tata Xenon doppia cabina 4x4, di cui un esemplare ha fatto bella mostra di sé in occasione di R.E.A.S. 2012, il Salone dell'Emergenza di Montichiari: la vetrina per tutte le maggiori realtà che operano nell'ambito dell'emergenza. La kermesse, tenutasi alla Fiera di Montichiari, ogni anno richiama professionisti e volontari della Protezione Civile, dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Alpino e Speleologico, delle Polizie Locali e Provinciali, delle Istituzioni e degli Enti impegnati sul fronte dell'emergenza e della sicurezza. Tata Xenon Pick Up 2.2 DiCor 16v, uno dei primi pick up proposti in Italia a rispettare le normative di emissione classe Euro 5, in occasione del Salone di Montichiari è stato esposto in allestimento per le emergenze incendio da DiviTec, ditta specializzata nella realizzazione di moduli antincendio per interventi civili e forestali.

AMPIE POSSIBILITÀ

Per rispondere alle varie necessità di utilizzo, Tata Xenon offre una vasta gamma di allestimenti speciali come, ad esempio, le versioni con cassone in alluminio che può essere fisso o ribaltabile, sia posteriormente che sui lati. A questi si aggiungono i modelli forniti con moduli antincendio, personalizzati a seconda delle necessità degli acquirenti. Questa grande versatilità di Tata Xenon Pick Up ha fatto vincere a Melian Italia la gara indetta da Consip - società del Ministero dell'Economia e delle Finanze che gestisce le gare di appalto per conto di tutti gli Enti Statali che non le bandiscono autonomamente - per la fornitura ufficiale a Pubbliche Amministrazioni e a Enti Pubblici di Tata Xenon 4x4 cabina singola e doppia cabina.

Tata Xenon Pick Up ha trazione posteriore (4x2) o integrale inseribile (4x4) e può essere a due o a cinque posti. Nella versione 4x2 c'è anche la possibilità dell'autotelaio cabinato passo lungo, ideale per la trasformazione in veicoli speciali muniti di scale automontanti oppure per mezzi operativi stradali, antincendio e simili. Il propulsore è un 2.2 litri turbodiesel a iniezione diretta common rail con potenza massima di 150 cv (110 kW) a 4.000 giri. Il veicolo è omologato autocarro N1 e gode di ben tre anni di garanzia (o 100mila km, a seconda di quale evento si verifichi per primo). A richiesta, la garanzia è prolungabile di altri due anni. Tata offre anche i servizi EuropAssistance 24 ore su 24.

Entrambe le versioni 4x2 e 4x4 cabina doppia ospitano cinque passeggeri. I sedili anteriori ben conformati, con guancetti laterali contenitivi, offrono un adeguato sostegno anche nei lunghi spostamenti. L'uso corretto degli spazi, la capacità di carico e la robustezza sono le risposte Tata alle richieste del mondo del lavoro. Il cassone di entrambe le versioni offre un piano di carico pratico e di generose dimensioni con sponda posteriore ribaltabile. Per ottimizzare la motricità in tutte le situazioni, anche quelle più impegnative, su tutti i modelli e le versioni è previsto, di serie, il differenziale posteriore autobloccante (a slittamento limitato). La struttura prevede un robusto telaio in acciaio, a traverse e longheroni, con elevate caratteristiche di resistenza torsionale, per sopportare ogni possibile sollecitazione. Di serie, Xenon è dotato di chiusura centralizzata con telecomando, alzacristalli elettrici, retrovisori esterni termici e regolabili elettricamente, fari regolabili elettrici. Un'appropriata scelta di accessori permette a Xenon di soddisfare tutte le occorrenze.

SOCCORSO PROFESSIONALE

Il Tata Xenon esposto a Montichiari è stato allestito dalla DiviTec, nata come ramo d'azienda della BAI (Brescia Antincendi International) di Bagnolo Mella, in provincia di Brescia, e creata a immagine e somiglianza della ex BAI Tecnica che operava nello stesso settore fino al 2004 (anno della fusione). Come bagaglio culturale, la DiviTec si è portata con sé lo stesso personale che ha operato in BAI, vantando esperienza e professionalità nel campo dell'antincendio. DiviTec è specializzata nella commercializzazione di tutto il materiale tecnico, di soccorso, per caricamenti e ricambi, nella realizzazione di allestimenti completi di moduli antincendio, carrelli faro, motopompe, carri chimici, veicoli leggeri antincendio per interventi civili e forestali. Punto forte della società, DiviTec si propone a livello mondiale per la realizzazione di allestimenti, allestimenti speciali, moduli elitrasportabili, unità mobili a elevata azione estinguente con l'utilizzo di schiume a impatto zero e dispositivi di salvataggio.

La clientela della DiviTec va dal Ministero dell'interno al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, dal Ministero della Difesa al Corpo Forestale dello Stato, dai Vigili del Fuoco Volontari di tutte le regioni d'Italia alla Protezione Civile Italiana e di altre Nazioni, Comuni, Provincie, Regioni, ma anche industrie, stabilimenti e artigiani. Nel ventaglio dei prodotti allestimenti speciali polisoccorso (veicoli multifunzione, veicoli polisoccorso compatti e veicoli polisoccorso fuoristrada) e carri comando.

HYUNDAI / Dal 2014 prodotti 150mila veicoli commerciali per il mercato della Repubblica Popolare

Al via la joint venture cinese

SICHUAN HYUNDAI PREVEDE DI OPERARE SOTTO DUE DIFFERENTI LINEE DI PRODOTTO: DA UN LATO, LA NUOVA AZIENDA FARÀ LEVA SUI MODELLI DELLA NANJUN AUTO GIÀ ESISTENTI; DALL'ALTRO INTRODURRÀ PROGRESSIVAMENTE I NUOVI MODELLI CON IL BRAND HYUNDAI.

Fabio Basilico

ZIYANG CITY - Di nuovo la Cina protagonista delle strategie espensionistiche dei costruttori automobilisti. Hyundai Motor Company ha avviato la realizzazione di un nuovo stabilimento nella Repubblica popolare cinese. Denominato Sichuan Hyundai Motor Company, o anche Sichuan Hyundai, l'impianto sorge a Ziyang City, cittadina della Provincia di Sichuan. Ha richiesto un investimento globale di circa 3,6 miliardi di yuan, pari a circa 445 milioni di euro. Sichuan Hyundai è una joint venture commerciale paritetica (50/50), nata nell'aprile 2011 tra Hyundai Motor Company e il gruppo cinese Sichuan Nanjun Automobile Group Co. (Nanjun Auto).

"Oggi è un giorno importante: Sichuan Hyundai entra ufficialmente nel mercato cinese dei veicoli commerciali - ha dichiarato Hanyoung Choi, Vice Chairman di Hyundai Motor - La tecnologia e l'esperienza Hyundai, insieme al potenziale di Nanjun Auto, permetteranno a Hyundai di affermarsi rapidamente come uno dei principali produttori cinesi".

Dal canto suo, Jiang Jufeng, Governatore della Provincia del Sichuan, ha commentato: "La Provincia di Sichuan è al centro del programma nazionale di sviluppo della Cina occidentale, regione in cui l'industria automobilistica crescerà significativamente". Infatti, il completamento dell'impianto produttivo e delle aree dedicate (stampaggio, saldatura, verniciatura, assemblaggio e produzione motori) è previsto entro il giugno 2014, per una produzione annua di 150mila veicoli commerciali dedicati esclusivamente al mercato cinese, il più grande del mondo con 4,03 milioni di veicoli venduti nel 2011 (3,54 milioni di autocarri e 490mila autobus). Numeri che potrebbero crescere fino a 4,71 milioni di unità entro il 2017, anno in cui Sichuan Hyundai conta di raggiungere una quota di mercato del 3,6 per cento.

Per insediarsi sul mercato in modo efficace e duraturo, Sichuan Hyundai prevede di operare sotto due differenti linee di prodotto: da un lato, la nuova azienda farà leva sui modelli della Nanjun Auto già esistenti; dall'altro, una volta terminato il nuovo stabilimento, introdurrà progressivamente i nuovi modelli con il brand Hyundai, allo scopo di offrire alternative di fascia alta.

È TRA I CINQUE PIÙ GRANDI COSTRUTTORI MONDIALI

Continua evoluzione per Hyundai

ZIYANG CITY - Fondata nel 1967, dopo anni di continua crescita, Hyundai Motor Co. si è recentemente evoluta in Hyundai Motor Group, inserito stabilmente fin dal 2009 fra i 5 più grandi costruttori mondiali. Nel 2011 il Gruppo coreano ha superato i 6,55 milioni di esemplari venduti globalmente, di cui 4,06 milioni con il marchio Hyundai, segnando un +12,4 per cento rispetto al 2010.

Per l'anno in corso, si prevede di raggiungere i 7 milioni di esemplari. Attivo in 186 Paesi con oltre 25 società affiliate e filiali dirette, Hyundai Motor Group impiega oltre 80mila dipendenti e dispone di sette stabilimenti al di fuori della Repubblica di Corea, con 5.300 dealers e un fatturato globale superiore a 50 miliardi di euro. Hyundai Motor Company Italy, forte di una rete ufficiale di 146 concessionarie, ha raggiunto il 3,11 per cento del mercato nazionale nei primi sette mesi del 2012, facendo segnare un importante incremento rispetto al 2,38 per cento dello stesso periodo del 2011. Le unità immatricolate da gennaio a luglio di quest'anno ammontano a 28.761, in crescita del 4,96 per cento rispetto allo stesso periodo del 2011.

Il tutto in netta controtendenza rispetto al mercato nazionale che ha chiuso lo stesso periodo con un deludente -19,87 per cento. L'Italia è il primo mercato europeo della Hyundai B-MPV ix20 e del C-SUV ix3, ben saldo nella "Top 4" dei C-SUV più venduti. Inoltre, la nuova i30, i20, ix35, ix20, i40 e Veloster hanno tutte ottenuto le "5 Stelle" di Sicurezza EuroNCAP. Inoltre, la i40 ha conquistato anche l'EuroCarBody Golden Award (prima auto asiatica) per la qualità costruttiva.

RENAULT / Cinque esemplari della furgonetta elettrica per Smart Grids

Enel sceglie Kangoo Z.E.

NEL CAPOLUOGO MOLISANO, ENEL DISTRIBUZIONE STA PORTANDO AVANTI UN PILOT TEST CHE COINVOLGE 8MILA CLIENTI E CHE PREVEDE L'USO INTELLIGENTE DI FONTI ENERGETICHE RINNOVABILI, L'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E LA MOBILITÀ ELETTRICA. I KANGOO Z.E. SONO STATI FORNITI DA ARVAL, SOCIETÀ DEL GRUPPO BNP PARIBAS, LEADER NEL NOLEGGIO AUTO A LUNGO TERMINE.

Guido Prina

ISERNIA - Sono entrati a far parte della flotta di Enel cinque veicoli elettrici Renault Kangoo Z.E.. Enel e Renault proseguono dunque sul campo la loro collaborazione per lo sviluppo della mobilità elettrica. I veicoli sono stati forniti da Arval, società del gruppo Bnp Paribas, leader nel noleggio auto a lungo termine. I veicoli vengono impiegati a Isernia, dove Enel, nell'ambito dello sviluppo delle Smart Grids, sta portando avanti un pilot test che coinvolge 8mila clienti e che prevede l'uso intelligente di fonti energetiche rinnovabili, l'efficientamento energetico e la mobilità elettrica.

TUTTO IL NECESSARIO

Nel capoluogo molisano, i Renault Kangoo Z.E. sono stati dotati, tra l'altro, di portascale, scaffalature e cassettiere, attrezzature necessarie allo svolgimento delle attività quotidiane di Enel Distribuzione, quali ad esempio il servizio di ricerca e riparazione guasti, la costruzione di brevi tratti di linea elettrica per nuovi allacciamenti, la manutenzione di linee e cabine elettriche. La partnership Enel-Renault vede le due aziende collaborare da due anni anche negli sviluppi tecnologici volti alla progettazione e implementazione dei sistemi di ricarica (standard e rapida a 43 kW) e dei servizi correlati, quali la localizzazione dei punti di ricarica Enel nel sistema di navigazione dei veicoli elettrici Renault e la possibilità di prenotarli. Renault Kangoo Z.E., furgonetta elettrica eletta "Van of the Year 2012", si distingue per una praticità e una funzionalità che la rendono ideale per le attività professionali in ambito urbano e peri-urbano. È dotato di una batteria da 44 kW e ha un'autonomia media di 170 km. La capacità di carico è di 650 kg.

Per la mobilità del prossimo futuro Renault è fortemente impegnata nel promuovere i veicoli elettrici, la soluzione più efficace, in virtù delle loro zero emissioni, per il rispetto dell'ambiente. Cuore dell'impegno della Losanga per la mobilità sostenibile una gamma completa di veicoli elettrici (contraddistinti appunto dalla firma Z.E., Zero Emissions), dotati di batterie agli ioni di litio all'avanguardia e destinati a una diffusione di massa. Al suo interno Kangoo Z.E. rappresenta il modello destinato a flotte e operatori professionali, ideale per il trasporto delle merci in ambito cittadino e quindi per le consegne o gli interventi di prossimità. Con l'intento di favorirne una diffusione su larga scala, l'offerta Renault Z.E. è supportata da un inedito approccio commerciale alla vendita dei veicoli elettrici: un business model innovativo fondato su prezzi accessibili e sul noleggio della batteria, un'organizzazione di vendita e assistenza presso l'intera Rete di concessionarie Renault e l'innovativa logica del "One Stop Shopping", cioè l'offerta presso la Rete di tutti i servizi utili. Fra di essi, la possibilità di acquistare direttamente in concessionaria l'infrastruttura per la ricarica domestica e l'abbonamento per l'energia elettrica.

ENEL DISTRIBUZIONE IN PRIMA FILA NELLO SVILUPPO DELLA RETE INTELLIGENTE

Le Smart Grids nel futuro della distribuzione dell'energia

ROMA - L'ampliarsi della generazione distribuita da fonti rinnovabili e la diffusione di nuovi impianti, grandi e piccoli (anche in ambito domestico), hanno portato a un cambiamento radicale nella distribuzione dell'energia. La rete elettrica non è più solo un canale per trasmettere e distribuire energia elettrica dalle grandi centrali ai clienti finali, ma diventa una "Smart Grid", ovvero una rete intelligente in grado di accogliere flussi di energia bidirezionali, di fare interagire produttori e consumatori, di determinare in anticipo le richieste di consumo e di adattare con flessibilità la produzione e il consumo di energia elettrica. Una rete in grado di comunicare scambiando informazioni sui flussi di energia, gestendo con migliore efficienza i picchi di richiesta, evitando interruzioni di elettricità e riducendo il carico dove è necessario.

Forte stimolo all'implementazione di questa strategia sono gli obiettivi europei "20-20-20", che prevedono entro il 2020 la riduzione del 20 per cento delle emissioni di gas serra rispetto ai livelli del 1990, l'aumento dell'efficienza energetica del 20 per cento e il 20 per cento di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. Questi obiettivi sono poi declinati in obiettivi nazionali, che per l'Italia si traducono nel raggiungere un livello di produzione di energia da fonti rinnovabili del 17 per cento entro il 2020. Con l'ampliarsi della generazione distribuita da fonti rinnovabili, anche in ambito domestico, si fa spazio una rete di produzione aggiuntiva che si deve integrare con quella tradizionale. Di conseguenza per il distributore non sarà più sufficiente avere un controllo sulla produzione nazionale, ma sarà necessario monitorare, gestire e integrare anche a livello locale la distribuzione di energia prodotta in bassa e in media tensione e proveniente da fonti rinnovabili.

Enel Distribuzione, grazie alla realizzazione di progetti innovativi come il Telegestore, l'automazione e il telecontrollo è già riconosciuta come benchmark a livello internazionale in termini di performance complessive. Questi progetti rappresentano l'ossatura fondamentale per lo sviluppo delle Smart Grids. Il Contatore elettronico e l'infrastruttura di Telegestione rendono infatti possibile per il cliente conoscere, istante dopo istante, l'energia prelevata, quella autoprodotta e quella reimmessa in rete, la tariffa in atto e la fascia della giornata in cui è più conveniente spostare i propri consumi.

Enel Distribuzione ha avviato nella zona di Isernia la prima installazione in Italia, e una delle prime a livello europeo, di una Smart Grid. La tecnologia installata permetterà di regolare in modo ottimale il flusso bidirezionale di energia elettrica dovuto alla produzione da fonti rinnovabili sulle reti di bassa e media tensione e abiliterà nuovi usi dell'energia.

Il progetto "pilota" coinvolge alcune migliaia di clienti e prevede un investimento complessivo di 10 milioni di euro. La rete intelligente "pilota" comprende: sistemi di previsione sulla produzione di energia da fonti rinnovabili; sensori per il monitoraggio avanzato delle grandezze elettriche di rete; interazione con i produttori per la regolazione avanzata dei flussi sulla rete; storage basato sulla tecnologia delle batterie agli ioni di litio per la modulazione dei flussi di energia, realizzato da Siemens su specifica Enel; colonnine per la ricarica di vetture elettriche; apparati domestici che permettono al cliente di verificare istantaneamente l'andamento dei consumi.

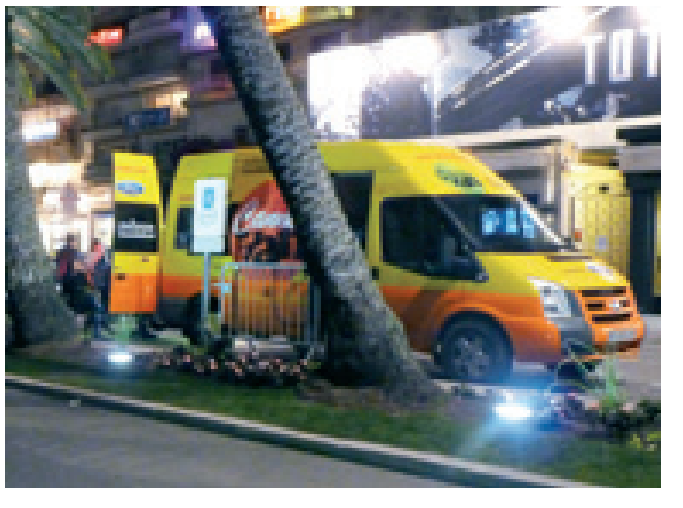
Il pilota di Enel fa parte delle iniziative sperimentali che la società sta portando avanti nell'ambito delle Reti intelligenti ed è incentivato dall'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas che sostiene lo sviluppo delle nuove tecnologie sulla rete elettrica italiana.

RENAULT
CONSUMI DA GUINNESS

ROMA - *Dopo il lancio di Kangoo Z.E. alla fine del 2011, Renault non trascura la "credibilità commerciale" dei motori termici e rilancia nel 2013 il suo celebre multispazio equipaggiato con il recentissimo motore diesel Energy dCi 90. Con questo derivato del propulsore Energy dCi 110, autentico concentrato di tecnologie, Kangoo s'impone come veicolo particolarmente sobrio nella sua categoria in termini di consumi e di emissioni di CO2, senza distinzioni tra la versione multispazio e quella commerciale, Kangoo Express. Equipaggiato con Energy dCi 90 e 75, Kangoo presenta un consumo record di 4,3 litri/100 km in ciclo misto ed emissioni di CO2 di 112 g/km. Queste due motorizzazioni consentono, di conseguenza, di ridurre sensibilmente i costi d'esercizio del veicolo. Oltre alla notevole riduzione del budget carburante (-16 per cento, pari a 0,8 litri/100 km), l'intervallo tra cambi dell'olio è portato a 40mila km-due anni, invece di 30mila-due anni, una prestazione al vertice della categoria. Complessivamente, le nuove motorizzazioni assicurano una riduzione del 14 per cento dei costi di esercizio rispetto alle versioni dCi 90 e 75. I nuovi propulsori diesel dispongono del recupero dell'energia in decelerazione e in frenata e dello Stop & Start di ultima generazione. In versione 90 cv, la coppia di 200 Nm, disponibile fin da 1.750 giri/min, garantisce un autentico piacere di guida, con una forte accelerazione fin dai bassi regimi. Il propulsore Energy dCi 75 eroga, a sua volta, 75 cv e una coppia di 180 Nm, disponibile da 1.750 giri/min. Il lancio di questo nuovo motore segna un'ulteriore tappa nella strategia di Renault tesa ad assicurare alla Losanga la leadership europea in termini di emissioni di CO2, grazie all'introduzione di nuove tecnologie sui propulsori termici e allo sviluppo di una gamma di propulsori elettrici.*

FORD
TRANSIT A CACCIA DI FILM

CANNES - *Tutto inizia con due ragazzi inglesi appassionati di cinema indipendente, che, in occasione del Festival di Cannes del 2007, allestiscono un Transit per la proiezione di video e pellicole per poi mettersi in viaggio verso la Costa Azzurra. Un'idea che piace, tanto da diventare un appuntamento fisso e trasformarsi l'anno scorso nei Van d'Or Awards, un premio destinato alle migliori produzioni indipendenti, sponsorizzato proprio da Ford che ha messo a disposizione un nuovo Transit, che ha passato l'estate vagando tra le rassegne di tutta Europa per scegliere i migliori film indipendenti. "I Van d'Or sono una celebrazione di tutto ciò che rende unico e singolare il cinema indipendente", spiega Andy Greenhouse, uno dei due ormai ex studenti. Per i vincitori di una delle quindici categorie in concorso, tra cui merita una citazione il Ford Transit Custom Awards riservato agli studenti di cinema, oltre a portarsi a casa i prestigiosi premi la possibilità di essere protagonisti di una rassegna itinerante. A giudicare le opere professionisti della settima arte, come Jerry Deeney della Fujifilm Motion Pictures, che ha dichiarato: "Per avere un'industria viva e creativa è importante incoraggiare la produzione indipendente. Cannes in a Van esprime lo spirito, unico e appassionato, della creatività incondizionata, ed è una vera soddisfazione vedere che questa iniziativa riesca a trovare gli adeguati spazi e la giusta visibilità".*



FIAT PROFESSIONAL /Sul set del film di Silvio Soldini "Il comandante e la cicogna"

Doblò Cargo diventa attore cinematografico

TORINO - È già uscito nelle sale cinematografiche italiane "Il comandante e la cicogna", il nuovo film del regista Silvio Soldini prodotto da Lionello Cerri - Lumière & Co. e distribuito da Warner Bros. Pictures. Ambientato nella città di Torino, la commedia vede la partecipazione di un veicolo commerciale Fiat Doblò Cargo.

L'importante operazione di product placement mette in risalto le capacità di Doblò Cargo nel dare risposte ai professionisti. Proprio come l'idraulico Leo, interpretato da Valerio Mastandrea, che ogni giorno affronta l'impresa di crescere due figli adolescenti, Elia e Maddalena, dividendosi tra il lavoro con l'aiutante cinese Fiorenzo e le incombenze di casa, con la moglie Teresa (Claudia Gerini), stravagante e affettuosa, che compare e scompare. La vita di Leo s'intreccerà con quella di Diana, interpretata da Alba Rohrwacher, un'artista sognatrice e squattrinata che, in attesa della grande occasione della sua vita, fatica a pagare l'affitto.

Di recente, Doblò Cargo ha introdotto le versioni XL e Work Up che arricchiscono la gamma più ampia del segmento con oltre 500 soluzioni disponibili combinando scocche, porte e motorizzazioni. Doblò Cargo XL offre misure analoghe a quelle della versione Cargo Maxi, consentendo un più agevole accesso al vano di carico grazie ai 1.455 mm di altezza della porta posteriore e ai 1.550 mm di altezza del vano di carico.

Inoltre, grazie alle sospensioni posteriori bilink, il veicolo è in grado di assicurare significativi carichi massimi ammessi sugli assi: 1.200 kg sull'anteriore e 1.450 kg sul posteriore. Pur mostrando valori tipici dei segmenti superiori - compresa la volumetria di 5 metri cubi (che diventano 5,4 con il sedile passeggero abbattuto), il Doblò Cargo XL si conferma un veicolo attento alla riduzione dei consumi e al rispetto per l'ambiente.

Doblò Work Up è il primo light truck del segmento fabbricato interamente dal costruttore. Con una superficie di carico di 4 metri quadrati, una portata fino a 1.000 kg, la pratica movimentazione delle sponde e i numerosi accorgimenti funzionali (vano utensili, ganci di trattenimento, struttura scala/portapali carichi, pedana d'accesso, ecc.), Doblò Work Up è una valida alternativa per diversi settori professionali come agricoltura, edilizia, servizi di manutenzione cittadina o aree verdi, trasporto di serramenti e vetri.

TOYOTA / ProAce in arrivo sui mercati europei a partire dal primo trimestre 2013

Spazio e comfort in stile nipponico

HA SPAZIO DI CARICO FINO A 7 METRI CUBI, SI GUIDA COME UNA BERLINA ED È MOSSO DA MOTORI DIESEL EURO V: INIZIA L'ATTACCO GIAPPONESE AL SEGMENTO DEI COMMERCIALI LEGGERI.

Nils Ricky

ROMA - Anche Toyota all'attacco del mercato dei veicoli commerciali in Europa. Secondo Didier Leroy, numero uno di Toyota in Europa, "il segmento dei veicoli commerciali leggeri è uno dei più importanti per il mercato europeo". Del resto a fronte di un trend fortemente negativo del mercato dei veicoli commerciali (autocarri con peso totale a terra fino a 3,5 t) che prosegue anche quest'anno in Italia, il mercato europeo dei leggeri, secondo i dati diffusi dall'ACEA (European Automobile Manufacturers Association), ha chiuso l'anno 2011 con un aumento del 7,5 per cento e tale crescita proseguirà quest'anno e ancor più nel 2013. Con il nuovo ProAce Toyota intensificherà la sua presenza sul mercato europeo dei veicoli commerciali leggeri, passando all'attacco del segmento con un veicolo versatile, spazioso e confortevole.

Il nuovo veicolo commerciale della Casa nipponica è caratterizzato da esclusivi dettagli stilistici, con badge Toyota sulla griglia anteriore, sulle portiere posteriori, sulle ruote e all'interno dell'abitacolo. Il nuovo Toyota ProAce sarà disponibile in una scelta tra due lunghezze e due altezze differenti, per una capacità di carico che varia tra 5 m3, 6 m3 oppure 7m3 a seconda della configurazione preferita. Assicurando la massima versatilità e spaziosità, l'ampio spazio di carico è accessibile sia lateralmente, con la scelta tra una oppure due porte scorrevoli, che dalla parte posteriore, con la scelta tra portellone a cerniera superiore e porta doppia con apertura a 270°. L'ampiezza dello spazio di carico è completata da una capacità di carico che raggiunge i 1.200 kg, oltre a una capacità di traino fino a 2.000 kg. Inoltre, ProAce può essere richiesto come furgone chiuso, finestrato oppure a doppia cabina.

Il nuovo veicolo commerciale di **Toyota** è caratterizzato da esclusivi dettagli stilistici. Sarà disponibile in due lunghezze e due altezze.

La versatilità e la capacità dello spazio di carico sono affiancate dal comfort e dalla praticità a disposizione degli occupanti. L'altezza della posizione di guida e l'ampio parabrezza consentono al guidatore e ai passeggeri di godere di un ambiente di guida e di una visibilità paragonabili a quelli di un MPV (Multi-purpose Vehicle, ossia veicolo adatto a diversi tipi di utilizzo). Il comfort è assicurato dall'adozione di alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata con Remote Control, dalla possibilità di regolazione dello sterzo e da una serie di equipaggiamenti quali il climatizzatore manuale, sistema audio con tecnologia Bluetooth, Cruise Control e retrovisori esterni elettrici e riscaldati. Disponibili di serie saranno i sistemi di Frenata Anti-Bloccaggio (ABS) con Distribuzione Elettronica della Forza Frenante, il Controllo della Stabilità del Veicolo (VSC) e le Luci di Marcia Diurna (DRL), assicurando all'autista un'esperienza di guida in tutta sicurezza, con l'ulteriore optional del VSC+, sistema ideato per offrire la massima aderenza alla carreggiata e garantire al conducente i migliori livelli di sicurezza anche con le condizioni di guida più impegnative, come strade bagnate, ghiacciate e innevate.

Il nuovo Toyota ProAce sarà disponibile con diverse motorizzazioni diesel, tutte conformi ai parametri Euro V relativi alle emissioni. Il motore 1.6 (90PS/180Nm) ha una trasmissione manuale a 5 rapporti, mentre le due unità 2.0 (128PS/320Nm e 163PS/340Nm) sono disponibili con cambio manuale a 6 rapporti. Tutte le motorizzazioni dispongono di una funzione di "controllo di voltaggio", studiata per gestire la carica della batteria mediante l'alternatore, andando a ridurre dove possibile l'assorbimento sul motore e migliorando l'economia dei consumi. Con un serbatoio dalla capacità di 80 litri, le varianti equipaggiate con motori diesel 2.0 128 PS e 2.0 163 PS dispongono di un'autonomia di guida fino a 1.250 km. Il nuovo ProAce sarà in vendita presso i concessionari europei Toyota a partire dal primo trimestre del 2013. Le prime consegne sono previste entro la fine dell'anno.

INTERVISTA / Franco Pedrotti, Responsabile Autobus Man Truck & Bus Italia

“La ricetta anticrisi è un mix di qualità e competenza”

Franco Pedrotti, Responsabile Autobus **Man Truck & Bus Italia**

“Avendo una nutrita flotta di veicoli turistici possiamo dire che stiamo andando bene in termini di immatricolato, con una quota nel settore pari al 12-13 per cento che contiamo di confermare a fine anno. La quota totale Man, comprendendo anche urbano e interurbano, è dell’8 per cento contro il 4,6-4,7 circa dell’anno scorso”.

Paolo Altieri

Rimini - Man guarda al mercato generale italiano dell’autobus, in particolare quello del trasporto pubblico, con motivata apprensione ma anche con la consapevolezza di avere ottenuto importanti risultati commerciali e di avere ancora tante carte da giocare. Franco Pedrotti, Responsabile Autobus Man Truck & Bus Italia, fa il punto della situazione e illustra le strategie Man per l’Italia.

Quale bilancio trarre dall’attuale situazione di mercato?

“Senza dubbio il 2012 ha registrato una riduzione importante, anche perché arriviamo da un anno, il 2011, che aveva immatricolato circa 2mila macchine in totale mentre per quest’anno la stima è di chiudere con 1.400 unità. A fine settembre il mercato ha immatricolato 1.070 macchine sopra le 8 tonnellate e non credo che negli ultimi tre mesi ci possano essere fatti eclatanti in controtendenza. Non ci sono state grosse gare d’appalto e anche il numero delle gare in sé è stato molto basso con conseguenti ridotte consegne di immatricolato. Il finanziato perde più di tutti mentre il turistico è più o meno sugli stessi livelli del 2011 con una stima fine 2012 di 750/800 macchine”.

C’è stato un anno di boom del turistico?

“Non c’è mai stato un vero e proprio anno boom. Dopo un 2009 anno più critico per questo settore il mercato si è rialzato ma il boom non c’è mai stato. Nella situazione ottimale si sono vendute un totale di 800/ 850 macchine. Ed è vero che se il turistico ha sempre rappresentato il 30 per cento del mercato totale, quest’anno siamo al 50 per cento”.

Qual è il vostro approccio di fronte a questa situazione?

“Avendo una nutrita flotta di veicoli turistici possiamo dire che stiamo andando bene in termini di immatricolato, con una quota nel settore pari al 12-13 per cento che contiamo di confermare a fine anno. La quota totale Man, comprendendo anche urbano e interurbano, è dell’8 per cento contro il 4,6-4,7 circa dell’anno scorso”.

Il segreto di questo successo?

“Abbiamo intrapreso una strada giusta, che è passata anche dall’incremento della forza vendita, che ora è completa e copre su tutto il territorio nazionale il cliente privato che opera prevalentemente nel turistico. Questa strada ci ha premiati, visto che abbiamo aumentato la nostra quota di mercato. Ma abbiamo incrementato la nostra presenza anche nell’urbano e nell’interurbano con veicoli consegnati per gare vinte e accordi quadro siglati per gare vinte l’anno scorso. Certo, si incontrano difficoltà, che derivano soprattutto dalla mancanza di finanziamenti erogati al privato. La nostra società finanziaria interna ci ha fornito in questo senso un notevole supporto, viste le problematiche aperte con banche e società finanziare esterne. Per il cliente sono stati predisposti pacchetti per finanziamenti personalizzati. Nel turistico, il 50 per cento delle vendite è stato sostenuto dalla nostra finanziaria; un tempo la quota era molto meno. Proponiamo anche un pacchetto finanziario completo con veicolo, garanzia, manutenzione e finanziamento che va incontro alle specifiche esigenze di ciascun cliente”.

“Rappresentiamo - dice Franco Pedrotti - un brand sinonimo di qualità e affidabilità, per cui il cliente che si affaccia al mondo **Man** lo fa perché il nostro prodotto è già di per sé un valido biglietto da visita”.

Quali sono i valori aggiunti di Man?

“Rappresentiamo un brand sinonimo di qualità e affidabilità, per cui il cliente che si affaccia al mondo Man lo fa perché il nostro prodotto è già di per sé un valido biglietto da visita. Inoltre, il marchio Neoplan gode ancora della conoscenza e dell’apprezzamento che vengono dal passato: molti vecchi clienti continuano a scegliere autobus Neoplan e ci sono clienti nuovi coscenti del fatto che il brand dà garanzia e propone prodotti accattivanti, con un design esclusivo che si fa notare. Starliner, Cityliner e Skyliner hanno uno stile unico che colpisce. Chi immette un veicolo Neoplan nella propria flotta viene visto subito come portatore di un immagine di novità e originalità”.

Cosa avete fatto per migliorare il comparto assistenza?

“È stato fatto un ottimo lavoro da parte dei colleghi del post-vendita che hanno studiato e stanno studiando pacchetti e soluzioni mirate, per esempio per i ricambi. Inoltre, diamo molta importanza alla formazione all’interno delle officine. Una strategia che premia, le quote di mercato in aumento lo dimostrano. Inoltre, la rete è in continuo sviluppo e oggi contiamo un centinaio di officine autorizzate Man di cui 50 anche per l’autobus. Abbiamo centri d’eccellenza e centri che fino a qualche anno fa non avevano le competenze che hanno oggi”.

E per quanto riguarda l’usato?

“Da un paio d’anni vendiamo un buon numero di veicoli usati, più di un centinaio all’anno. Non riscontriamo difficoltà nel piazzare macchine Euro 3 ma ci sono anche richieste per Euro 4 ed Euro 5 perché certe aziende non hanno risorse per fare gli investimenti necessari per comprare macchine nuove e si orientano su veicoli non nuovi ma comunque recenti. In definitiva, sull’usato ci stiamo difendendo bene”.

Nell’attuale situazione di incertezza economica e politica quali sono le prospettive del mercato autobus in Italia?

“Sarà ancora dura l’anno prossimo, almeno nella prima parte dell’anno. Come immatricolato, possiamo dire che qualche bando di gara con numeri importanti appena uscito potrebbe far incrementare risultati. Credo che invece permarranno le difficoltà per quanto riguarda i finanziamenti per i privati. E nonostante ci possa essere la possibilità di godere di finanziamenti pubblici per l’acquisto o la sostituzione di veicoli Tpl, molte aziende non hanno comunque i soldi per coprire la quota rimanente al completamento dell’acquisto di un nuovo mezzo, preferendo non comprarlo. Il nostro obiettivo è mantenere le quote acquisite e se possibile incrementarle”.

Cosa può fare l’Amministrazione pubblica?

“Lo Stato dovrebbe incentivare la sostituzione di veicoli obsoleti che inquinano. Ce ne sono ancora troppi. Dando però la possibilità alle aziende che vogliono sostituire questi veicoli di poterlo fare. Seconda cosa: per rilanciare il privato occorre incentivare l’acquisto e la sostituzione di veicoli turistici dando un contributo, come avviene in altri Paesi e in qualche Regione che fortunatamente lo sta facendo”.

Come sarà il 2013 di Man?

“Il 2013 ci vedrà impegnati con la novità del Jetliner, un prodotto duttile che cercherà di attrarre clienti sia nel settore del turismo leggero che in quello di più alto livello. In generale, abbiamo ora una gamma completa e interessante sotto molti punti di vista, compreso quello della progressiva introduzione nel corso del prossimo anno delle motorizzazioni Euro 6, in tempo per l’introduzione dal 2014 della nuova normativa anti emissioni”.

Un **Man Lion’s City**. In Italia il costruttore tedesco ha incrementato la sua presenza anche nei segmenti urbano e interurbano.

MAN Bus TuttoCompreso
Mettiti alla guida senza pensieri.

- ☑ Garanzia veicolo completo per 5 anni / 500.000 km
- ☑ Manutenzione ordinaria
- ☑ Leasing a 60 mesi
- ☑ Tasso fisso
- ☑ Valore residuo garantito

Canone mensile a partire da
€ 2.479,00*

Il nostro concetto di convenienza va oltre la strada.

Quale produttore leader di autobus, sappiamo bene quali sono oggi le esigenze delle aziende di trasporto passeggeri:

- veicoli sempre più affidabili, economici ed efficienti;
- soluzioni finanziarie personalizzate e flessibili;
- contratti di manutenzione con costi certi e costanti;
- rientro dell'usato a condizioni prestabilite.

Per questo nasce **MAN Bus TuttoCompreso**, il contratto senza sorprese che vi lascia solo il piacere di guidare e di concentrarvi sui vostri affari.

Per maggiori informazioni contattate i Consulenti Commerciali di zona o la nostra Infoline.

* Promozione valida fino al 31/12/2012. Esempio di rata mensile per MAN Lion's Coach R07 - 400 cv EEV in configurazione standard Italia. Tasso annuo nominale fisso TAN 5,5% - TAEG 6,02%. Anticipo 20%. Spese istruttoria € 250,00. Spese di incasso € 3,50 a canone mensile. Importi IVA esclusa. Salvo approvazione MAN Financial Services S.p.A. **Infoline: 045 8614250 - 045 8614141**

MAN

ARRIVA IL MAN LION'S COACH EFFICIENTLINE CHE SARÀ DISPONIBILE ANCHE IN VERSIONE EURO 6

Obiettivo raggiunto: sensibile risparmio di carburante

Il **Lion's Coach EfficientLine**.

MONACO - Con l'introduzione del concetto EfficientLine per l'autobus turistico Lion's Coach, Man prosegue la preconfigurazione di modelli mirati ad un sensibile risparmio di carburante. Visto dall'esterno, il Lion's Coach EfficientLine è riconoscibile dai caratteristici adesivi all'altezza del conducente e dal design grafico sulle fiancate.

Per l'abitacolo è possibile scegliere fra tutte le varianti di sedili, tessuti e colori della gamma di modelli Coach. La versione EEV è già disponibile, mentre la versione Euro 6 lo sarà a partire da fine 2013. Man offre il bus turistico in tre lunghezze: Lion's Coach con una lunghezza di 12 m e 49 posti a sedere, Lion's Coach C con una lunghezza di 13,26 m e 53 posti a sedere e Lion's Coach L con una lunghezza di 13,80 m e 57 posti a sedere, ognuna con sedili a 3 stelle.

In prove su strada comparative effettuate secondo l'impiego classico degli autobus turistici su autostrade e strade statali, Man ha collaudato l'efficacia del pacchetto completo. La qualifica e lo stile di guida del conducente influiscono in maniera sostanziale sul consumo di carburante. Per questo nel prezzo complessivo del Man Lion's Coach EfficientLine è incluso un training di guida orientato alla prassi di Man ProfiDrive. Questo corso, della durata di due giorni, inizia con un'introduzione alle funzioni e all'uso del veicolo.

Le conoscenze trasmesse permettono l'impiego corretto per esempio del cambio Man TipMatic Coach e delle possibilità di intervento manuale che possono essere usate da un conducente previdente. Il secondo giorno del corso è dedicato al training pratico di guida economica. Il training contenuto nel pacchetto può essere fatto valere per la certificazione come corso di formazione per autisti professionisti. Il Lion's Coach EfficientLine monta una catena cinematica a configurazione fissa e ottimizzata.

La motorizzazione adottata da Man è il diesel Common Rail D2676 da 12,4 l che eroga 324 kW/440 cv e una coppia di 2100 Nm da 1.000 a 1.400 giri/min. In combinazione con un asse a riduzione ipoidale e con lungo rapporto di trasmissione in grado di risparmiare carburante in maniera particolare, è in grado di garantire una risposta ottimale a tutte le fasce di regime e di spingere il Lion's Coach EfficientLine in maniera potente a regimi ridotti.

Fa parte della configurazione EfficientLine anche un cambio a 12 marce Man TipMatic Coach, che provvede alla presenza a bordo di un intarder. Alla velocità autostradale di 100 km/h, questa catena cinematica offre una riduzione del numero di giri di circa il 14 per cento, paragonata alla combinazione sino ad oggi più comune del Lion's Coach (Man D2066 da 400 cv e cambio manuale a 6 marce). Il minor regime contribuisce alla riduzione del carburante e influisce positivamente sulla silenziosità del bus.

Il cambio automatizzato TipMatic Coach coadiuva il conducente grazie alla selezione autonoma della marcia ottimale da parte dell'efficiente strategia d'innesto marce.

NEOPLAN / Il nuovo Jetliner ridefinisce l'ingresso nel segmento di alta gamma

Largo al jet bimodale

AUTOBUS COMBINABILE ALL'INSEGNA DELLA VERSATILITÀ PER L'IMPIEGO QUOTIDIANO, SIN DAL MODELLO BASE HA UNA DOTAZIONE DI SERIE COMPLETA E IL CARATTERISTICO SHARP CUT DESIGN. DUE LE VERSIONI DISPONIBILI DA 12 E 13 METRI.

Massimiliano Campanella

MONACO - Il nuovo Jetliner sta al mondo dell'autobus come le station wagon raffinate stanno al mondo delle autovetture. L'obiettivo è lo stesso: conquistare ogni anno maggiori quote di mercato dimostrando di essere perfetti per gli appuntamenti di lavoro e compagni di viaggio ideali sui lunghi tragitti, fare un'ottima figura di sera davanti al teatro e accompagnare senza fatica tutta la famiglia nelle gite in campagna del fine settimana, passeggini compresi. Con il nuovo Jetliner il marchio Neoplan applica questo concetto: l'autobus elegante può essere utilizzato con la massima efficienza e versatilità nei giorni feriali, di sera e nel fine settimana, sempre avvolgendo i passeggeri nell'ambiente di un autobus turistico di alta gamma. In vista del 2013 Neoplan amplia la gamma con un modello di base nella famiglia di autobus turistici di fascia alta.

Autobus bimodale che soddisfa qualsiasi requisito, dall'autobus turistico all'autobus di linea, Jetliner offre autentico comfort da autobus turistico con grande capacità di stivaggio bagagli, eccezionali caratteristiche di marcia e raffinati materiali per l'abitacolo. L'altezza del pavimento di 1.070 mm rappresenta il presupposto per l'impiego come mezzo polivalente: offre la massima flessibilità nella scelta della disposizione dei sedili, una capacità di stivaggio bagagli massima di 8 metri cubi e un'altezza di accesso ottimale per il servizio di linea. L'ampia scelta di tessuti per sedili e rivestimenti rispecchia l'alto livello di attenzione riservata alla configurazione dell'abitacolo. Il pacchetto di sicurezza completo fornito di serie garantisce costantemente un'elevata sicurezza di marcia.

Il nome Jetliner può già contare su quasi 40 anni di tradizione Neoplan. La generazione di veicoli appena presentata abbina l'idea dell'autobus bimodale compatto allo Sharp Cut Design che si ritrova nei modelli di punta della gamma. Questo stile viene unito nel nuovo Jetliner a dimensioni esterne compatte, un'altezza veicolo di 3,40 m e un diametro di sterzata di 21 m per la versione da 12 m. I centri storici con le stradine strette e le porte basse non rappresentano un problema per il Jetliner. Questa straordinaria combinazione conferisce uno status del tutto particolare e offre una versatilità d'impiego molto alta per i segmenti viaggi e servizio di linea.

IL LINGUAGGIO STILISTICO

L'accattivante Sharp Cut Design di Neoplan accomuna oggi tutti i modelli del marchio con un valore di riconoscibilità molto accentuato, che consente di distinguere nettamente i veicoli come autobus di alta gamma. Le linee chiare e gli spigoli vivi delle superfici in vetro e lamiera formano un tutt'uno con un'aerodinamica senza compromessi.

Le superfici vetrate dal profilo scuro sono adottate anche per il Jetliner come elemento del linguaggio di forme. Le curvature nere rendono il tetto esteticamente leggero. Nello scudo frontale si trovano i fari a vetro trasparente caratterizzati dal taglio appuntito verso l'alto, tipico del marchio. La parabola interna è costellata da una serie di luci circolari che seguono l'andamento del faro e concentrano il fascio luminoso sulla strada. Il Jetliner è equipaggiato di serie con fari di circolazione diurna a Led e proiettori di svolta, tra gli optional anche i fari bi-xeno per la luce anabbagliante e abbagliante. Gli indicatori di direzione e i fendinebbia sono integrati separatamente nello scudo anteriore.

Per offrire comfort di marcia, dinamicità ed efficienza ottimali, la catena cinematica del Jetliner può essere configurata scegliendo tra due livelli di potenza del motore diesel Man Common Rail D20 da 10,5 litri, tre rapporti al ponte e tre versioni del cambio. Questa ampia scelta garantisce l'ottimizzazione dell'andamento della coppia, regimi di rotazione bassi sulle grandi distanze e un'ideale scalarità delle marce per la percorrenza di tratti stradali dalla topologia complessa. L'elemento centrale dell'eccellente catena cinematica è il noto 6 cilindri orizzontale D20 dai consumi particolarmente contenuti. Neoplan offre due livelli di potenza, 264 kW/360 cv e 1.800 Nm di coppia, e 294 kW/400 cv e 1.900 Nm di coppia. Euro 5 e EEV, i motori ottemperano alla norma sui gas di scarico senza ricorrere all'utilizzo dell'AdBlue.

Il Sharp Cut Design accomuna oggi tutti i modelli **Neoplan** con un valore di riconoscibilità alto di gamma molto accentuato. Le linee chiare e gli spigoli vivi delle superfici in vetro e lamiera formano un tutt'uno con un'aerodinamica senza compromessi.

PER OGNI TIPO DI IMPIEGO

La tecnologia per la norma Euro 6 è già disponibile e il nuovo Jetliner è predisposto per l'adattamento quando entrerà in vigore. Per il Jetliner possono essere ordinate tre varianti di cambio: manuale a 6 marce, automatico a convertitore di coppia a 6 marce EcoLife e automatizzato a 12 marce Man TipMatic Coach. Il cambio manuale a 6 marce di serie consente di aumentare la capacità di carico grazie al suo peso ridotto e può essere manovrato facilmente con una compatta leva di comando a joystick posta accanto al sedile del conducente.

SCANIA BUSES / La Casa svedese affronta il 2013 con una gamma completa e versatile

Stile coerente e inconfondibile

ACCANTO ALLA FAMIGLIA CITYWIDE PER IL SEGMENTO URBANO, AL LEADER DEL SERVIZIO DI LINEA OMNIEXPRESS E AL TOURING A PIANALE RIALZATO SI RITAGLIA UN SUO SPAZIO IL NUOVO PULLMAN MULTIFUNZIONALE DI CATEGORIA INTERCITY HIGER A30.

L'**Higer A30** può essere utilizzato per diversi tipi di servizio di linea, come scuolabus o navetta, e per noleggi occasionali. È un veicolo adatto agli impieghi che richiedono economia operativa e affidabilità.

Il versatile **Scania OmniExpress** è disponibile in tre altezze e dodici lunghezze e può essere allestito per il servizio di linea od occasionale. La famiglia OmniExpress è ai vertici della proposta della Casa svedese.

Da sinistra: **Citywide**, la nuova famiglia completa di autobus urbani a pianale e accesso ribassato di **Scania**, **OmniExpress** e **Touring**, autobus a pianale rialzato disponibile nelle versioni a 2 o 3 assi.

Guido Prina

SÖDERTÄLJE - Nel campo del trasporto passeggeri Scania affronta le sfide del 2013 ponendosi sul mercato con soluzioni su misura che comprendono autobus completi e assistenza per i ricambi e servizi secondo le esigenze individuali forniti dalla rete globale di distributori Scania. La gamma parte da Scania Citywide, la nuova famiglia completa di eleganti autobus urbani a pianale e accesso ribassato che porta avanti lo stile inaugurato da Scania Touring, passa per il versatile Scania OmniExpress, disponibile in 3 altezze e 12 lunghezze e che può essere allestito per il servizio di linea od occasionale, per completarsi con l'autobus a pianale rialzato Scania Touring, disponibile nelle versioni a due o tre assi, al quale si affianca Scania Higer A30, nuovo pullman multifunzionale della gamma intercity.

ALTERNATIVA INTERURBANA

Scania ha rinnovato la propria gamma di autobus e pullman con uno stile coerente che rende i veicoli inconfondibili in qualsiasi ambiente. Scania Citywide è la più recente gamma di autobus urbani e suburbani. La versione con pianale ribassato LF comprende autobus a due assi e snodati con motori trasversali. La versione ad accesso ribassato LE comprende autobus a due o tre assi e snodati con motori longitudinali. Gli autobus Scania Citywide montano motori 9 litri fino a 360 cv di potenza, disponibili con le opzioni a biocarburante: diesel/biodiesel 230/280 cv EEV, 250/280 Euro 6; bioetanolo 270 CV EEV, 280 cv Euro 6; gas naturale/biogas 270 cv EEV, 280 cv Euro 6. Nuovo ed elegante autobus urbano, il design presenta uno stile moderno che si presta a qualsiasi tipo di verniciatura personalizzata. Nuova e innovativa la postazione di guida, conforme ai principi di ergonomia Scania, con cruscotto regolabile disponibile (conforme allo standard tedesco) e interni resistenti in colori gradevoli e rilassanti. Configurazione dei sedili e capacità di trasporto passeggeri sono personalizzabili in base alle esigenze, struttura della carrozzeria e pannelli sono in alluminio, robusti, leggeri e esenti da corrosione. Il cambio è ZF a 5 o 6 rapporti completamente automatico con retarder integrato. Nella versione LE i sedili - fino a 55 nella versione a 3 assi più lunga, inclusi gli adattamenti per disabili - sono rivolti nel senso di marcia su tutto l'autobus. Quanto ai motori, in aggiunta alla gamma del Citywide LF è disponibile anche il diesel o biodiesel da 320 cv EEV, il diesel da 320/360 cv Euro 6 e a gas naturale-biogas da 305 cv EEV e 340 cv Euro 6. Cambio ZF Ecolife a 6 rapporti completamente automatico con retarder integrato opzionale o Scania Opticruise a 8 rapporti completamente automatico con Scania Retarder opzionale.

Gamma di pullman altamente adattabili, anche il versatile Scania OmniExpress è una novità. Disponibile in tre altezze (3,20, 3,40 e 3,60 m) e molteplici lunghezze da 11 a 14,9 m, a due o tre assi con terzo asse a controllo idraulico, può essere allestito per il servizio intercity o pullman. Scania OmniExpress monta motori da 9 o 13 litri, rispettivamente con 360 e 480 cv di potenza. Pullman flessibili per trasporto di linea o occasionale, l'altezza del pavimento da 860 mm segue gli standard tedeschi. La capacità di trasporto massima è di 71 passeggeri nella versione più lunga a 3 assi. Postazione di guida conforme ai principi di ergonomia Scania, anche in questo caso sono disponibili le opzioni a biodiesel e bioetanolo (unica opzione in questa categoria). La gamma di propulsori si declina nel motore 9 litri a 5 cilindri longitudinale disponibile in diesel (230/280/320/360 cv EEV, 250/280/320/360 cv Euro 6), biodiesel (230/280/320/360 cv EEV, 250/280 cv Euro 6) e bioetanolo (270 cv EEV, 280 cv Euro 6), e nell'alto di gamma, ovvero il motore 13 litri a 6 cilindri longitudinale disponibile in diesel (400/440/480 cv Euro 5 ed Euro 6) e biodiesel (400/440/480 cv Euro 5, 440/480 cv Euro 6). Tre le trasmissioni disponibili: Scania Opticruise a 8 o 12 rapporti completamente automatico con Scania Retarder, cambio manuale Scania a 8 rapporti con Comfort Shift e Scania Retarder, cambio ZF Ecolife completamente automatico con retarder integrato.

Autobus competitivo e dallo stile innovativo, Scania Touring a pianale rialzato per lunghe percorrenze è disponibile nella versione da 12 metri a due assi o nella versione da 13,7 metri a tre assi con terzo asse a controllo idraulico, entrambe con un'ampia scelta di finiture interne. Scania Touring è disponibile con motori da 13 litri fino a 480 cv di potenza. Ampia la scelta di finiture ed equipaggiamenti, con interni Comfort o Classic in diversi colori. Il motore 13 litri a 6 cilindri longitudinale è disponibile in diesel da 400/440/480 cv (Euro 5 ed Euro 6) o biodiesel da 400/440/480 cv (Euro 5) e 440/480 cv (Euro 6). Due le trasmissioni: Scania Opticruise a 8 o 12 rapporti completamente automatico con Scania Retarder e cambio manuale Scania a 8 rapporti con Comfort Shift e Scania Retarder.

L'autobus multifunzionale Scania Higer A30 può essere utilizzato per diversi tipi di servizio di linea, come scuolabus o navetta, e per noleggi occasionali. La struttura robusta e lineare ne fa il veicolo adatto agli impieghi che richiedono economia operativa ed affidabilità. Bus multifunzionale per servizio di linea o noleggio occasionale, Higer è un pullman a due assi 12-13 m, con capacità di trasporto massima di 59 passeggeri nella versione da 13 m. Due le configurazioni porte (1-1-0 o 1-2-0), diversi gli adattamenti per sedia a rotelle, adattati per mobilità ridotta secondo le direttive europee. In opzione sono disponibili indicatori di destinazione e sedili reclinabili. La capacità del vano bagagli arriva fino a 8 m3. Il motore 9 litri a 5 cilindri longitudinale è disponibile in diesel da 280/320/360 cv (EEV) e 250/280/320/360 (Euro 6) o biodiesel da 280/320/360 cv (EEV) e 250/280 cv (Euro 6). Tre le trasmissioni: Scania Opticruise a 8 rapporti completamente automatico con Scania Retarder, cambio manuale Scania a 8 rapporti con Comfort Shift e Scania Retarder, cambio ZF Ecolife completamente automatico con retarder integrato.

ASSISTENZA SU MISURA

La capillare rete di vendita e assistenza Scania, con più di mille centri in Europa e oltre 1.600 in tutto in mondo, fornisce un supporto completo e personalizzato in base alle esigenze specifiche. Scania può assumersi la responsabilità completa per garantire che le flotte di veicoli siano sempre operative e in perfette condizioni, incluse la gestione delle officine degli operatori e la manutenzione di veicoli di altre marche. Il training Scania per i conducenti può essere adattato alle esigenze individuali, sia per quanto riguarda le competenze di base sia per la formazione obbligatoria del conducente richiesta dall'Unione Europea. Il concetto Ecolution by Scania ha per obiettivo la riduzione delle emissioni di CO2 e dei consumi di carburante per qualsiasi tipo di trasporto. Ecolution by Scania si concentra soprattutto sulla massima efficienza dei veicoli, alimentati preferibilmente con uno dei carburanti rinnovabili supportati da Scania: biodiesel, bioetanolo e biogas. Inoltre garantisce che il veicolo rimanga in perfette condizioni con un'attenta manutenzione e un addestramento del conducente. Con Scania Fleet Management, veicoli e conducenti possono essere monitorati su un portale web che offre diverse opzioni di reporting, incluso quello ambientale su emissioni e CO2.

DIVERSE OPZIONI PER LA CATENA CINEMATICA

Disponibili tutti i carburanti rinnovabili in commercio

SÖDERTÄLJE - Gli autobus e i pullman Scania montano motori Scania da 9 o 13 litri. La scelta di propulsori include opzioni che utilizzano tutti i carburanti rinnovabili attualmente disponibili in commercio - biodiesel, bioetanolo e biogas - soluzioni che consentono agli operatori di ridurre al minimo le emissioni di CO2.

I motori disponibili sono conformi agli standard sulle emissioni Euro 6, EEV, Euro 5, Euro 4 ed Euro 3, a seconda dei mercati. Tutti si basano su una piattaforma comune che agevola la manutenzione e l'approvvigionamento di ricambi. Le tecnologie EGR e SCR trovano entrambe applicazione secondo le condizioni di mercato, la qualità del carburante ecc. Tutti i motori erogano la coppia massima fin dai bassi regimi (circa 1.000 giri/min), il che consente una guida rilassata e la massima efficienza dei consumi, con velocità di crociera di 100 km/h a circa 1.100-1.200 giri/min.

Come opzioni per la trasmissione sono disponibili i cambi manuali, elettronici e automatici (Scania Opticruise) di Scania. Oltre che per i Gran Turismo e gli interurbani, Scania Opticruise è ora disponibile anche per alcune versioni suburbane, nonché per tutti i diversi livelli di emissioni, garantendo la massima efficienza dal momento che la trasmissione di potenza è puramente meccanica. Sono disponibili anche cambi automatici ZF.

INTERVISTA / Michele Maldini, Direttore commerciale Setra di EvoBus Italia

"Sono molti gli assi nella nostra manica"

Michele Maldini, Direttore commerciale **Setra** di **EvoBus Italia**.

"Importante novità presentata al Salone di Rimini è la serie 500, un veicolo di nuova generazione perché i tecnici sono partiti dalla struttura portante Setra per ridisegnare il traliccio, la catena cinematica e l'impianto elettrico. Punto di forza della serie è la motorizzazione Euro 6 BlueTec 6 che equipaggerà tutti i veicoli Mercedes-Benz e Setra".

Paolo Altieri

Rimini - Quote di mercato in aumento e una novità importante come la nuova Serie 500. Setra si è presentata all'appuntamento con il Salone di Rimini con la consapevolezza di avere importanti carte da giocare per affrontare e non temere la crisi economica e il trend fortemente negativo che avvilisce il mercato dell'autobus. Ne abbiamo parlato con Michele Maldini, Direttore commerciale Setra di EvoBus Italia.

Qual è la situazione attuale del settore turistico?

"È l'unica nota positiva degli ultimi anni perché in controtendenza rispetto al mercato noleggio. Il settore turistico sta recuperando finalmente gli stessi volumi del biennio 2007-2008 e ci aspettiamo che ritorni a una cifra di 850 veicoli circa quest'anno, pari alla media degli ultimi dieci anni. In questo scenario, Setra sta guadagnando quote di mercato anno dopo anno e sebbene i numeri debbano essere contesi a un livello di prezzo che sta scendendo sempre di più per la tendenza dei costruttori a esternalizzare la produzione al di fuori dell'Europa, abbiamo ancora clienti storici che ripongono la massima fiducia nel nostro marchio. La quota Setra è cresciuta di 2 punti percentuali e ci auguriamo di arrivare quest'anno a un incremento di 4 punti. Prevediamo di chiudere l'anno con 200 mezzi circa e una quota del 14 per cento".

Quali sono i punti forti di Setra oggi?

"Innanzitutto, la decisione in controtendenza di Daimler Buses di continuare a produrre sempre e comunque in Germania, mentre altri concorrenti, compresa la sorella Mercedes-Benz, hanno deciso di esternalizzare la produzione. Setra ha deciso di continuare a produrre nello stabilimento di Nuova-Ulm con maestranze che sono con noi da molti anni. Lo stabilimento registra infatti la più lunga permanenza di colletti blu al suo interno. Setra produce circa 2mila veicoli l'anno ma la capacità produttiva è di 3mila unità l'anno; segno della crisi dei mercati, da quello tedesco che non va troppo bene ai mercati export: siamo a zero in Paesi in crisi economica come Grecia e Spagna; quest'ultima è un mercato per noi molto importante. Rimangono ai vertici per importanza gli Stati Uniti dove ha un grande ruolo la serie TopClass 400 dedicato appunto agli Usa, con catena cinematica statunitense; al secondo posto c'è la Francia, che genera un discreto fatturato per Setra, e al terzo l'Italia".

Come vanno le cose nel nostro Paese?

"Nell'interregionale partiamo da un Sud Italia dove la TopClass 400 la fa da padrone. Nel Nord Italia registriamo risultati importanti nell'autonoleggio e nelle linee interurbane. Come prodotto Setra in generale c'è un'equa distribuzione su tutto il territorio nazionale".

Quali sono oggi i veri concorrenti di Setra?

"Setra stessa. Non credo ci siano oggi veri concorrenti a parità di livello e sulla stessa fascia di prezzo. Storicamente era stato identificato come concorrente Neoplan ma credo che in Italia questo marchio possa oggi contare solo qualche cliente storico che resiste ma non di più".

Come è organizzata la rete di assistenza?

"Purtroppo o per fortuna siamo in panne perché riceviamo troppe richieste di adesione alla rete di assistenza rispetto a quelle che riusciamo a smaltire. La legge ci impone di vagliare ogni proposta e abbiamo una fila infinita e non è mai successo come negli ultimi due anni di ricevere così tante richieste. Questo significa che la visione del mercato da parte dell'assistenza e dei clienti si sta sempre più focalizzando su due o tre costruttori e la stessa cosa deve fare la rete di assistenza".

Quali sono i punti forti del prodotto Setra?

"Importante novità presentata al Salone di Rimini è la serie 500, un veicolo di nuova generazione perché i tecnici sono partiti dalla struttura portante Setra per ridisegnare il traliccio, la catena cinematica e l'impianto elettrico. Punto di forza della serie è la motorizzazione Euro 6 BlueTec 6 che equipaggerà tutti i veicoli Mercedes-Benz e Setra. Questo veicolo è stato ottimizzato per la cinematica e la resistenza al flusso aerodinamico. Ed è il primo veicolo prodotto da Daimler Buses che ha subito gli stessi tipi di modifiche progettuali all'interno della galleria del vento di Mercedes-Benz. Questo porta, e possiamo dirlo perché il dato ufficiale da cui partire è il 5 per cento in meno di consumo, che i prodotti che sono stati dati in prova qualche anno fa ai clienti hanno dato risultati ancora migliori.

Quanto inciderà l'Euro 6 sulle tasche degli operatori?

"L'Euro 6 costerà di più ma il discorso va inquadrato nel contesto della visione totale del ciclo di vita completo del veicolo. Se si pensa che consuma il 5 per cento in meno di carburante, che gli intervalli di manutenzione sono quasi raddoppiati e che abbiamo addirittura eliminato alcuni elementi di manutenzione, che non esistono più, è possibile constatare che il costo di ciclo di vita del veicolo ripaga ampiamente il prezzo di acquisto iniziale del veicolo. L'Euro 6 costa per quasi tutti i costruttori al netto tra i 10 e i 15mila euro a seconda del concorrente; il nostro si piazza in mezzo".

Il **Setra ComfortClass 500**, novità di rilievo presentata in pompa magna all'ultimo IBE, International Bus Expo di Rimini.

TOYOTA / Avveniristico sistema di fornitura energetica attraverso bus a celle a combustibile

Dall'autobus alla casa

Il costruttore giapponese ha sviluppato un sistema di fornitura energetica davvero all'avanguardia: utilizza l'elettricità generata dagli autobus equipaggiati con celle a combustibile per destinarla a dispositivi elettrici domestici.

Fabio Basilico

Roma - La notizia è destinata a far parlare di sé. Non foss'altro per la carica avveniristica che esprime. Toyota, costruttore abituato all'innovazione, ha sviluppato un sistema di fornitura energetica davvero all'avanguardia: utilizza infatti l'elettricità generata dagli autobus equipaggiati con celle a combustibile (FC Bus) per destinarla a dispositivi elettrici di casa.

Un FC Bus è un mezzo di trasporto basato sulla struttura degli "FCHV-BUS", sigla che indica i "Fuel cell hybrid vehicle-bus, che in alcuni esemplari sono attualmente utilizzati su alcune tratte in Giappone, tra cui quelle nei dintorni del Central Japan International Airport, quella tra il Tokyo International Airport e l'area metropolitana di Tokyo e all'interno di Toyota City. FC Bus è equipaggiato con un nuovo sistema di fornitura energetica che possiede due prese di corrente (AC 100 V, 1.5 kW) all'interno della cabina che possono fornire fino a un massimo di 3 kW, vale a dire la potenza necessaria al funzionamento continuo degli elettrodomestici per oltre 100 ore.

Studiato per entrare a far parte del progetto di addestramento contro le calamità naturali promosso dalla Prefettura di Aichi e da Toyota City, la cui partenza risale al 2 settembre scorso, il sistema è in grado di fornire energia elettrica a circa 20 monitor installati all'interno di una tenda destinata al controllo delle zone di evacuazione.

I veicoli equipaggiati con celle a combustibile, capaci di generare elettricità dall'idrogeno, sono considerati alternativa ecologica molto promettente ai motori convenzionali, studiata per la diversificazione delle risorse energetiche e per la realizzazione di una società a basse emissioni. Oltre a questo, gli FCV riescono a generare una quantità di energia superiore rispetto ai veicoli elettrici (EV). Con tali presupposti gli FC Bus, grazie all'elevata quantità d'idrogeno a loro disposizione, potranno essere utilizzati come veicoli per il trasporto di energia da utilizzare nei luoghi stabiliti come centri di evacuazione.

Non è tutto, perché Toyota sta anche sviluppando un sistema V2H ("vehicle to home", da veicolo ad abitazione) per la fornitura di energia da parte di un FC Bus alle reti elettriche domestiche, con l'obiettivo di garantire una potenza massima di 9,8 kW per 50 ore. Con un serbatoio di idrogeno, un FC Bus equipaggiato con sistema V2H può essere utilizzato per fornire energia elettrica all'illuminazione della palestra di una scuola (con consumi pari a circa 100 kWh) per circa cinque giorni consecutivi, tenendo conto di un funzionamento di circa 12 ore al giorno. Il costruttore giapponese intende collaudare il sistema V2H sugli FC Bus nel 2013 e 2014 all'interno del Toyota City Project, uno dei programmi del progetto dimostrativo per Sistemi Energetici e Sociali di Nuova Generazione promossi dal Ministero Giapponese dell'Economia, del Commercio e dell'Industria.

Errata corrige

Nel numero di ottobre è stato erroneamente riportato il nome Friulbus per indicare l'azienda di Spilimbergo (Pn) a cui Irizar Italia ha consegnato un veicolo della gamma del costruttore spagnolo. Il nome corretto è Friulviaggi.

Holger Dürrfeld, Presidente e Amministratore delegato Daimler Buses di EvoBus Italia

“Mercato sempre difficile, ma aumenta il nostro dinamismo”

NELLE PAROLE DEL NUMERO UNO DELLA FILIALE ITALIANA DI EVOBUS LA PUNTUALE ANALISI DELLA CRISI CHE ATTANAGLIA IL MERCATO ITALIANO DELL’AUTOBUS E LA STRATEGIA PER CONFERMARE E SE POSSIBILE MIGLIORARE LE POSITIVE PERFORMANCE REALIZZATE DAI MARCHI MERCEDES-BENZ E SETRA.

Paolo Altieri

RIMINI - Arrivato da poco alla Presidenza di EvoBus Italia, Holger Dürrfeld guarda al nostro Paese con ragionevole ottimismo, senza ovviamente sottovalutare la situazione di perdurante incertezza in cui versa il mercato dell’autobus. Nato a Dortmund 47 anni fa, sposato e padre di quattro figli, Holger Dürrfeld ha studiato management e ha conseguito un dottorato scientifico all’Università di Stoccarda. Prima di arrivare a Sorbara di Bomporto, è stato per quattro anni e mezzi Presidente di EvoBus Svizzera. “La filiale in Svizzera - racconta - è più piccola di quella italiana, conta circa 100 dipendenti, un solo Service Center, ma tutta l’assistenza è gestita tramite la rete autorizzata delle officine Mercedes-Benz. Ma attenzione alla Svizzera: lì la quota di mercato Daimler è del 50 per cento, ed è da difendere con le unghie e i denti”. Prima ancora, il dottor Dürrfeld ha lavorato per EvoBus in Francia in qualità di Direttore amministrativo.

Quale realtà ha trovato al suo arrivo in EvoBus Italia?

“Ho trovato un clima ottimo per lavorare, la volontà di impegnarsi, di collaborare da parte di tutti, un’azienda ben strutturata e ben organizzata”.

Quali sono state le prime decisioni che ha preso?

“Purtroppo, mi sono subito scontrato con la realtà di un mercato in crisi che cinque anni fa registrava un livello di 3.000/3.500 veicoli mentre l’anno scorso ha chiuso con solo 2mila unità e quest’anno è ancora in discesa. Le prime cose da fare sono state decise immediatamente: occorreva iniziare subito a lavorare per aumentare le vendite e stimolare clienti e venditori a fare di più. Ill 31 dicembre il mercato generale archivierà un 2012 difficile perché il livello delle vendite è nettamente inferiore all’anno scorso, le perdite sono addirittura del 35 per cento. La nostra quota è comunque buona ed è anche aumentata: ma ciò non serve se mancano mercato e numeri. Vista la situazione abbiamo la necessità di adattare i costi della struttura alla realtà del mercato”.

Holger Dürrfeld, Presidente e Amministratore delegato Daimler Buses di **EvoBus Italia**

Quali dunque le prospettive a medio termine?

“Vedo un 2013 ancora difficile ma penso che per il 2014 le cose potrebbero andare meglio. Se osserviamo la situazione del trasporto pubblico è difficile pensare che gli amministratori pubblici continuino ancora a lungo a rimandare la sostituzione di un parco macchine obsoleto. Se non lo fanno continueranno a pagare costi esagerati per le riparazioni e manutenzioni di veicoli vecchissimi che consumano di più, inquinano di più e costano di più. Senza dimenticare le nuove tecnologie. Il nostro Euro 6 ha dimostrato chiaramente di consumare meno rispetto all’Euro 5. E l’investimento per l’acquisto di un veicolo Euro 6 è velocemente ammortizzabile. Noi siamo positivi e continuiamo a presentare nuovi prodotti e nuovi motori, cercando di convincere i clienti a investire”.

Come si è strutturata la presenza EvoBus al Salone di Rimini?

“A Rimini abbiamo calato la carta della tecnologia Euro 6 con tutte i suoi plus in termini di performance di consumo e affidabilità. E poi la grande novità del Setra serie 500, dotato di una nuova forma più aerodinamica che contribuisce a una maggiore efficienza. Da non dimenticare lo Sprinter, di cui vogliamo aumentare sempre di più la presenza in Italia”.

Intanto il Citaro Euro 6 è stato eletto “Bus of the Year 2013”...

“La cosa più interessante del risultato è che il nuovo Citaro era l’unico autobus in gara a essere equipaggiato con motore diesel contro i concorrenti concetti ibridi. Ciò dimostra che il motore diesel e la tecnologia diesel non sono alla fine dei loro giorni. Tenendo anche conto che la tecnologia ibrida è ancora troppo complicata da gestire, costosa e le economie finora raggiunte non sono al livello che ci si aspettava. Nuovo Citaro è un ottimo prodotto che dà buone e concrete risposte alle esigenze dei clienti. E tra l’altro ha avuto un enorme successo in Italia”.

PRIMA PRODUZIONE MONDIALE DI AUTOBUS URBANI CON EMISSIONI EURO 6

Sistema di trasmissione: due famiglie di motori di nuova concezione

Il **Citaro** con motori Euro 6.

STOCCARDA - Punto di forza dell'attuale gamma Mercedes-Benz Citaro rispetto alla concorrenza è una generazione di motori completamente nuova, che consente l'avvio della produzione globale del primo bus urbano con propulsori che già rispettano lo standard sulle emissioni Euro 6. I motori per il Citaro sono stati sviluppati completamente da zero e comprendono le unità OM 936 e OM 470 6 cilindri in linea con cilindrate rispettivamente di 7,7 e 10,7 litri. Caratteristiche comuni un'eccellente economia derivante dalla loro durata, l'efficiente consumo di carburante, AdBlue e olio motore, nonché i lunghi intervalli di manutenzione del filtro del particolato di 120mila km o due anni. In pratica, i motori si distinguono per la loro risposta spontanea da fermo e l'impressionante potenza.

La coppia elevata già a giri molto bassi assicura un'erogazione di potenza senza sforzo. Grazie alle prestazioni, è stato possibile allungare i rapporti di trasmissione finale rispetto ai motori precedenti in quasi tutti casi. Il risultato è una notevole riduzione sia della velocità del motore sia dei livelli di rumore. I punti di cambiata sono ottimali, si attivano a basse velocità del motore, consentendo uno stile di guida con minor numero di cambi di marcia per un comfort ancora maggiore. Un processo di combustione ad alta efficienza con iniezione common rail costituisce la base per emissioni pulite e consumi contenuti. Le alte pressioni di accensione e iniezione fissano nuovi traguardi, mentre il sistema di ricircolo dei gas di scarico porta ulteriori benefici.

Le caratteristiche dell'OM 936 comprendono il VCP, ovvero l'albero a camme regolabile prima di essere montato in un motore diesel. Il sei cilindri è disponibile in due potenze: 220 kW/299 cv a 2200 giri e 1.200 Nm a 1.200 giri al minuto; 260 kW/354 cv a 2200 rpm e 1.400 Nm a 1.200 giri al minuto. Il sei cilindri in linea è disponibile per il Citaro in una variante orizzontale (OM 936h), che si presenta in entrambe le potenze ed è su misura per il servizio di linea. Sebbene la base motore rimanga la stessa, un enorme lavoro ingegneristico è stato necessario per lo sviluppo di un motore per tali applicazioni.

Il motore 220 kW può essere ordinato anche in una variante verticale. La seconda potenza da 260 kW è inizialmente disponibile solo per il motore verticale sul modello Citaro Low Entry.

LEGGERO MA POTENTE

Il nuovo OM 470 è basato sulla serie di motori della gamma pesante. Il peso di soli 990 kg (DIN 70020-A) è perfettamente adatto all'impiego per bus articolati che operano in difficili condizioni topografiche. È disponibile in una scelta di due potenze e coppia: 265 kW/360 cv a 1.800 Nm e 1.700 Nm a 1100 rpm; 290 kW/394 cv a 1.800 giri e 1.900 Nm a 1.100 giri al minuto. La potenza è trasferita alle ruote tramite un cambio automatico con convertitore di coppia, a scelta di unità prodotte da Voith e ZF nella versione più recente per l'Euro 6. Nonostante il rating Euro 6 e la tecnologia post-trattamento del gas di scarico che l'accompagna, il nuovo Citaro riesce ancora una volta ad abbassare il consumo di carburante rispetto al suo predecessore Euro 5. Le rilevazioni di Mercedes-Benz indicano un risparmio medio di carburante fino al 5 per cento. Il team di sviluppo per il nuovo Citaro ha davvero fatto tutto il possibile per assicurare un'economia eccezionale. Consideriamo, ad esempio, il modulo recupero per il risparmio di carburante: la potenza elettrica generata senza l'utilizzo di carburante durante le fasi di sovraccarico viene memorizzata e poi utilizzata per alimentare ventole, illuminazione, ecc. I sistemi di gestione della batteria e dell'alternatore sono collegati in rete, permettendo di comunicare tra loro e distribuire il carico in modo più uniforme. Questo consente la maggiore durata di vita delle due unità. Un sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici, opzionale per il momento, indica l'attuale pressione dei pneumatici singoli e fornisce un avvertimento quando vengono rilevate fluttuazioni. Abbassando gli ingressi alle porte 2 e 3 (o 4 sul bus articolato) da 20 a 320 mm è stato aumentato il comfort dei passeggeri e ridotto anche il consumo d'aria, con una notevole riduzione del consumo di carburante.

Nonostante l'inserimento della tecnologia post-trattamento di gas di scarico nella nuova generazione di motori Euro 6 il peso del nuovo Citaro è in gran parte invariato, il che significa nessuna perdita nella capacità di trasporto passeggeri. Di conseguenza, l'autobus offre spazio per un massimo di 100 passeggeri a seconda della configurazione prescelta.

SILHOUETTE DINAMICA

All'esterno, è l'estremità posteriore leggermente sollevata e la disposizione del motore che contraddistinguono il nuovo Citaro Euro 6. Con un elemento styling sui lati, la parte posteriore è particolarmente accattivante e conferisce al Citaro una silhouette arrotondata e dinamica. Il vetro scuro dello sportello di servizio sulla sinistra della finestra posteriore è un'altra caratteristica distintiva. Il vano motore è stato riprogettato con una struttura a sandwich formata dall'unione di due parti pressate insieme. I gruppi luce posteriori hanno un design inconfondibile e sono costituiti da elementi quasi esclusivamente a risparmio energetico e lampadine a Lad a lunga durata.

L'estremità anteriore del Citaro ha una "espressione" particolarmente suggestiva, saluta i suoi passeggeri con un sorriso amichevole, che aiuta a liberare il Citaro dall'aspetto austero così tipico di un autobus di linea. L'abitacolo del nuovo Citaro è particolarmente invitante. L'esperienza piacevole per i passeggeri inizia dalla fermata del bus grazie alla forte illuminazione dell'ingresso. L'abitacolo stesso si distingue per il suo luminoso e allegro design.

L'autista beneficia di una posizione di seduta più elevata che lo mette al livello degli occhi dei passeggeri che salgono a bordo. Il cruscotto rispecchia tutte le raccomandazioni per la nuova Guida europea. La cabina di guida è di grandi dimensioni, con quadranti disposti in modo chiaro per la velocità di marcia e la velocità del motore. Tra i quadranti un display a colori mostra una moltitudine di informazioni supplementari, che possono essere azionate con i tasti sul volante. Pulsanti e interruttori sono stati posizionati in base alle ultime scoperte in fatto di ergonomia. L'Electronic Stability Program (ESP) è stato reso disponibile, per la prima volta su un bus di linea, nel nuovo Citaro, aprendo una nuova era nelle tecniche di sicurezza per questo tipo di veicolo. Il pannello con componenti facilmente sostituibili semplifica le riparazioni. La rampa a comando elettrico sotto il pavimento del veicolo alla porta 2 rende la vita più facile per il conducente.

EVOBUS / Mercedes-Benz Citaro Euro 6 "Bus of the Year" per il 2013

La legge del campione

NEL CONFRONTO INTERNAZIONALE CITARO HA CONVINTO LA GIURIA DELL'"INTERNATIONAL BUS OF THE YEAR 2013" PER L'EFFICIENZA ECONOMICA, PRINCIPALE OBIETTIVO DEGLI INGEGNERI DI STOCCARDA NELLO SVILUPPO DEL MODELLO, E LE NUMEROSE FUNZIONI DI SICUREZZA CHE FISSANO NUOVI TRAGUARDI.

Massimiliano Campanella

STOCCARDA - Le sue innovazioni tecniche hanno contribuito ad aprire una nuova era negli urbani moderni: quest'anno per il titolo di "Bus of the Year 2013" il nuovo Citaro con motore Euro 6 ha vinto con il pieno sostegno della giuria internazionale di esperti, ponendosi in posizione più avanzata rispetto ai suoi concorrenti, che hanno puntato in prevalenza sulla tecnologia ibrida. Il nuovo Citaro fissa il primo standard di produzione nella tecnologia Euro 6 e continuerà a estendere il suo vantaggio competitivo grazie a una tecnologia che consente agli autobus di conformarsi alla normativa Euro 6 mediante un complesso sistema di controllo delle emissioni che combina la tecnologia Mercedes-Benz SCR, comprendente AdBlue e un convertitore catalitico a ossidazione, con il ricircolo dei gas di scarico e filtro del particolato a circuito chiuso.

La generazione completamente nuova di motori in concomitanza con questo complesso sistema di controllo delle emissioni rappresenta un ulteriore passo avanti nel continuo sviluppo della tecnologia diesel. "La nostra prima preoccupazione durante lo sviluppo del nuovo Citaro - ha sottolineato Hartmut Schick, responsabile di Daimler Buses - è che esso avrebbe dovuto essere in grado di abbinare l'economia e l'efficienza con corrispondenti guadagni in termini di prestazioni, sicurezza e comfort".

Cuore di questo "miracolo economico" di Mercedes-Benz è la gamma di motori BlueEfficiency Power di recente sviluppo, composta dall'unità sei cilindri in linea OM 936 con cilindrata di 7,7 litri e dall'OM 470 con una cilindrata di 10,7 litri. Entrambi i motori soddisfano ovviamente la norma sulle emissioni Euro 6 e sono caratterizzati da durabilità e basso consumo di carburante, olio e AdBlue. Tale innovazione tecnica non ha, tuttavia, né aumentato il peso del Citaro né ha ridotto la sua spaziosità.

Inoltre in aiuto del risparmio economico troviamo l'innovativo modulo di recupero da 24 volt: l'energia prodotta dall'alternatore viene memorizzata in condensatori a doppio strato, noti come supercap, che il bus può quindi utilizzare come fonte supplementare di energia durante la fase di accelerazione. Nel complesso, il Citaro ottiene un risparmio di carburante tra il tre e il cinque per cento. Considerato un utilizzo normale, questo corrisponde a ben mille litri di diesel o 2,6 tonnellate di CO_2 l'anno.

Un ulteriore fattore di successo del nuovo Citaro "Bus of the Year 2013" è il suo design attraente e distintivo. Per accogliere i nuovi motori, gli ingegneri hanno sviluppato un nuovo telaio posteriore che rende il veicolo più lungo di 30 mm. Il profilo del bus è particolarmente dinamico grazie alle modifiche del design ma né il raggio di sterzata, né l'altezza del veicolo sono interessati da queste modifiche. Un pannello di vetro sopra il lunotto elegantemente arrotondato migliora l'aspetto elegante del nuovo Citaro. Vano motore e gruppi ottici posteriori sono stati ridisegnati. Risparmio energetico e unità Led a lunga durata sono stati utilizzati per luci di posizione, luci dei freni e indicatori di direzione. E, naturalmente, il Citaro ha segnato altri punti a suo favore in termini di sicurezza.

Il bus è stato progettato per rispondere al futuro standard ECE R 66/01, che impone uno

MERCEDES-BENZ / L'autobus urbano di maggior successo di tutti i tempi

30mila Citaro in dodici anni

IL TRENTAMILESIMO BUS TH È UN CITARO G ALIMENTATO DA UN ECOLOGICO MOTORE A GAS NATURALE, VEICOLO CONSEGNATO NELL'AGOSTO 2010 ALLA TEDESCA LINZ LINIEN. INCORONATO "BUS DEL DECENNIO", È SEMPRE STATO UN TREND-SETTER NEL SERVIZIO DI LINEA.

La maggior parte dei 30mila **Citaro** prodotti provengono dalla fabbrica **Mercedes-Benz** di Mannheim.

STOCCARDA - Da quattordici anni in produzione, le unità consegnate del Mercedes-Benz Citaro hanno superato due anni fa il traguardo delle 30mila: un riscontro senza precedenti per un autobus urbano che testimonia il successo di un sistema modulare flessibile. Nell'agosto 2010 è stato consegnato il trentamilesimo veicolo a Walter Rathberger e Erich Haider, amministratori esecutivi di Linz Linien, azienda bus di Mannheim che gestisce un volume annuo di quasi 26 milioni di passeggeri con 90 autobus su 26 linee.

Nel 2007 l'azienda ha deciso di sostituire l'intero parco autobus a motore diesel con autobus Citaro a gas naturale: sono stati consegnati un totale di 88 Citaro articolati a pianale ribassato. Linz Linien è attualmente la prima azienda di trasporti in Austria a testare la produzione in serie del Citaro G BlueTec Hybrid. Innovativo concetto di veicolo ecologico, questo veicolo ibrido si inserisce perfettamente nel disegno di Linz, che sta incorporando nuove unità nel suo concetto globale di mobilità. Gli esperti di Linz monitorano le ultime tendenze di mercato con l'obiettivo di trovare sostenibili e durature alternative ai combustibili fossili per il trasporto pubblico e privato. Il passaggio da autobus a gasolio a autobus a gas è stato un primo passo nel settore dei trasporti pubblici.

E i risultati con il Citaro G BlueTec Hybrid sono positivi. "Il Citaro - ha dichiarato Holger Dürrfeld, Amministratore delegato e Presidente Daimler Buses in EvoBus Italia - è sempre stato un trend-setter nel campo del servizio urbano. Tecnica e sviluppi progettuali sono continuamente incorporati nel processo di produzione. Questi conducono a un'eccellente economia e affidabilità alle imprese di trasporto e offrono ai passeggeri un mezzo di trasporto interessante. Il Citaro è in grado di soddisfare praticamente qualsiasi desiderio immaginabile e di evolversi nel tempo". La maggior parte dei 30mila Citaro prodotti provengono dalla fabbrica di autobus Mercedes-Benz di Mannheim, un impianto di 141mila mq dove il Citaro viene costruito a partire dal 1998.

LA CHIAVE DEL SUCCESSO

Il Citaro numero 30mila è una realizzazione degli attributi essenziali a cui la gamma di modelli deve il suo successo: flessibile, all'avanguardia, rispettoso dell'ambiente e orientato al passeggero. Il Citaro G CNG è munito di un motore ecologico a gas naturale da 240 kW conforme allo standard di emissioni EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) senza filtro antiparticolato.

Lo standard EEV definisce attualmente i livelli europei di emissione più severi, con limiti inferiori a quelli della norma Euro 5. Sin dal 1998 è possibile ordinare l'unità Citaro con trazione alternativa a metano col sistema modulare.

L'interno leggero e piacevole del Citaro a 4 porte è equipaggiato con un sistema di sorveglianza delle porte e dell'abitacolo. Due telecamere, alla porta 3 e alla porta 4, trasmettono le immagini su un monitor TFT al posto di lavoro del conducente. Questo monitor visualizza anche l'immagine della telecamera di backup durante la retromarcia.

L'intero posto di lavoro del conducente è separato dal vano passeggeri da una cabina di guida. Il sistema di condizionamento consente il controllo separato del clima tra posto di lavoro del conducente e abitacolo. I nomi delle fermate dell'autobus vengono visualizzati su due monitor TFT 48,26 cm nella parte anteriore e posteriore del bus. I monitor sono collegati al computer di bordo IBIS per visualizzare le informazioni sul percorso e la fermata dell'autobus più vicina.

Oltre a controllare i sistemi d'informazione dei passeggeri, IBIS è anche responsabile dei sistemi di segnalazione luminosa. Il centro di controllo operativo è in grado di trasmettere messaggi acustici o visivi direttamente a uno o tutti i veicoli sulla linea. L'esatta posizione del veicolo è determinata tramite GPS, calcolata e trasmessa a pannelli di informazione passeggeri alle fermate. In questo modo, i passeggeri sono informati in tempo reale dell'ora esatta di arrivo e di partenza alle fermate degli autobus.

L'AUTOBUS DEL DECENNIO

Praticamente non esistono due Citaro uguali. Ciò è attribuibile alla gamma diversificata di varianti e all'ampia gamma di personalizzazione. In occasione del lancio di produzione nel 1988, il Citaro ha offerto una gamma di autobus urbani in diverse lunghezze e versioni di equipaggiamento, la cui diversità era senza precedenti per un bus di linea a pianale ribassato. Oggi, la gamma di modelli copre 28 differenti varianti di design. Il ventaglio si estende dal compatto Citaro K che misura 10,5 m di lunghezza per i quattro assi al bus articolato a grande capacità CapaCity di 19,54 m di lunghezza, anch'esso basato sul sistema modulare Citaro. Con questa gamma di prodotti unica, il Citaro copre tutte le esigenze di trasporto delle compagnie di autobus che forniscono servizi di trasporto pubblico. Il carattere all'avanguardia e la futura vitalità del Citaro sono dimostrate dal continuo sviluppo del motore diesel e da un'attenzione particolare alle unità alternative.

ssioni zero.

L'autobus snodato Citaro G BlueTec Hybrid viene prodotto in una piccola serie dal 2010. In parallelo col lancio di questo bus, sono entrati in servizio i primi autobus urbani con unità ibride a celle a combustibile. Questo Citaro FuelCELL ibrido indica la strada per i veicoli di domani a emiIl Citaro rimane un fulgido esempio di design all'avanguardia e innovazione. Il suo successo è essenzialmente dovuto alla sua capacità di riflettere le esigenze dei clienti. La seconda generazione del Citaro è stata lanciata alla fine del 2005-2006. Un nuovo design dell'assale e il volto completamente rinnovato sono la garanzia di un'ottima ricezione fin dall'inizio. Il Citaro ha mantenuto la sua spinta innovativa fino ai giorni nostri, una virtù che è riconosciuta non solo dai clienti: giornalisti, esperti indipendenti e gli stessi autisti apprezzano le sue speciali performance. Ad esempio ha vinto dieci volte il titolo dei lettori della casa editrice ETM "Veicolo commerciale dell'anno".

I lettori della rivista "Busfahrer" lo hanno eletto "Best Bus of the Year 2009", si è aggiudicato il Dekra ambientale e l'F-Cell Award dall'ufficio ambientale Baden-Württemberg. Una giuria internazionale lo ha nominato "Bus of the Year 2007". Nel contesto del test Euro Bus, la rivista Omnibusrevue ha scritto di recente: "Mercedes-Benz Citaro fornisce il punto di riferimento per il resto dell'industria. Nessun altro veicolo ha una forte influenza sul mercato del bus come il Citaro. È senza dubbio il Bus del decennio".

ALBO D'ORO BUS E COACH OF THE YEAR

2013	Mercedes-Benz Citaro Euro 6	Bus	**2001**	Mercedes-Benz Cito	Bus
2012	VDL Futura	Coach	**2000**	Neoplan Starliner N516/3	Coach
2011	VDL Citea	Bus	**1999**	Man NL 263	Bus
2010	Mercedes-Benz Travego	Coach	**1998**	Van Hool T9 Acron	Coach
2009	Setra S 415 NF	Bus	**1997**	Setra S 315 NF	Bus
2008	Volvo 9700	Coach	**1996**	Drogmuller Eurocomer E330	Coach
2007	Mercedes-Benz Citaro LE U	Bus	**1995**	Neoplan Metroshuttle N4114	Bus
2006	Neoplan Starliner	Coach		Iveco EuroClass HD	Coach
2005	Man Lion's City	Bus	**1994**	Man RH 403 Lion's Star	Coach
2004	Man Lion's Star	Bus	**1993**	Setra S 315 HD	Coach
	Scania Irizar PB	Coach	**1992**	Mercedes-Benz O404	Coach
2003	Van Hool A330	Bus	**1991**	Renault FR1 GTX	Coach
2002	Setra S 415 HDH	Coach	**1990**	Neoplan Metroliner	Bus

CITARO RADDOPPIA DOPO IL TITOLO DEL 2007

EvoBus (Mercedes-Benz e Setra) trionfa con il nono sigillo

Il **Citaro** Euro 6 eletto "Bus of the Year 2013" al Salone di Hannover.

STOCCARDA - Il nono premio ottenuto da EvoBus, cinquina per la Casa della Stella e doppietta del Citaro. Non occorre scorrere a lungo l'elenco dei vincitori del premio "Bus and Coach of the Year" per ritrovare il marchio Mercedes-Benz: se nel 2013 è toccato al Citaro Euro 6, l'ultimo nato della gamma di un bus che ha aperto la strada agli urbani moderni, tre anni fa la Stella ha ottenuto il medesimo titolo, stavolta con un bus turistico. "International Coach of the Year 2010" è stato eletto il Mercedes-Benz Travego, autobus da turismo prodotto a partire dal 1999, quand'è nato per sostituire come autobus turistico di fascia alta il Mercedes-Benz O404, già "Coach of the Year 1992": un automezzo in cui si uniscono elevate caratteristiche tecniche a comfort, gradevolezza estetica e linea armonica, ideale per un viaggio in completo relax. L'anno prima a ottenere il titolo è stato un bus Setra, l'altro marchio utilizzato nella produzione degli autobus Daimler attraverso la controllata EvoBus: il Setra S 415 SNF, con tecnica a pianale ribassato perfezionata per un flusso scorrevole dei passeggeri. Scorrendo i dati fino al 2007 ritroviamo una "vecchia conoscenza": rieccolo il Citaro, il leader degli urbani nella versione Low Entry che era stato particolarmente apprezzato dalla giuria. Ancora qualche passo indietro nel tempo e nel 2002 ritroviamo un turistico Setra S 415 HDH.

L'anno prima EvoBus era già stata insignita con la Stella: "International Bus of the Year 2001" era stato il Mercedes-Benz Cito, ovvero City-Tomorrow (Città-Domani), un modello di autobus urbano a trazione ibrida di medie dimensioni. Per ritrovare EvoBus nell'Albo d'oro bastano quattro anni ed ecco un bus, stavolta del marchio Setra: l'S 315 NF, autobus molto diffuso in Italia ed Europa ad esempio per il trasporto scolastico, è "Bus of the Year 1997". Nel 1993 è ancora un Setra ad aggiudicarsi il titolo, ma stavolta un turistico: l'S 315 HD, un coach all'avanguardia per caratteristiche tecniche, comfort e gradevolezza estetica. Infine l'anno prima, nel 1992, si rivede la Stella col turistico Mercedes-Benz O404, modello di autobus di linea interurbana e da turismo prodotto dal 1991 al 1999.

La storia del nostro
più grande successo.

Continua.

BUS OF THE YEAR 2013

Il nuovo Citaro: è il riferimento che fissa già oggi gli standard di domani. Quale autobus urbano di maggior successo nel mondo, il Citaro convince da 16 anni grazie alle sue innovazioni ed alla sua efficienza superiore. Il nuovo Citaro rende più che giustizia ai suoi predecessori: ha già vinto il titolo di “Bus of the Year 2013” dopo meno di un anno dalla sua apparizione sul mercato.
La responsabilità è il nostro dovere. www.mercedes-benz.it

A Daimler Brand

Mercedes-Benz

LADIES IN PUBLIC TRANSPORT / Esordio del Club all'International Bus Expo di Rimini

Il Trasporto Passeggeri è Donna

LE PRIME SOCIE DEL SODALIZIO AVVIATO DA VOITH E IL MONDO DEI TRASPORTI PER UNIRE LE TOP MANAGER DEL SETTORE SI SONO INCONTRATE GETTANDO LE BASI DELL'ASSOCIAZIONE. OBIETTIVI: APRIRE LE PORTE A NUOVI INGRESSI DI DONNE OPERATIVE NELLE AZIENDE COSTRUTTRICI E AVANZARE PROPOSTE CONCRETE PER IL RILANCIO DEL SETTORE.

Primo storico incontro delle socie del club voluto da **Voith Turbo Italia** e **Il Mondo dei Trasporti**: una cena di lavoro informale organizzata la sera precedente l'avvio del Salone internazionale di Rimini.

Da sinistra: **Mariaelena Rinaldi**, **Roberta Santoro**, **Antonella Ballone**, **Eva Zimmer** e **Camilla Temperini**. Le Ladies in Public Transport posano davanti al fotografo presso lo stand **Voith Turbo Italia**.

Massimiliano Campanella

RIMINI - Era la prima volta che s'incontravano le prime Ladies in Public Transport, ma tra loro c'è stato subito affiatamento, voglia di fare, scambio di opinioni. Insomma, l'iniziativa avviata da Voith in collaborazione con Il Mondo dei Trasporti ha ottenuto il suo primo effetto: sensibilizzare le manager del settore del trasporto passeggeri affinché scendano in campo in prima linea, uniscano le forze, mettano insieme il meglio del meglio delle qualità femminili che già le vedono operative, quotidianamente nel loro lavoro, per trovare insieme qualche risposta a un quesito al quale gli uomini manager del settore ormai da anni non riescono a dare una risposta: come far uscire dal tunnel della crisi il settore del trasporto passeggeri in Italia? Esistono esperienze concrete che si possano sperimentare per imboccare finalmente la strada giusta per arrivare alla luce in fondo al tunnel?

Il battesimo ufficiale dell'iniziativa si è tenuto il giorno prima dell'inizio dell'IBE (International Bus Expo) di Rimini, nell'ambito di una cena informale. Erano presenti; Antonella Ballone, Consigliere d'Amministrazione del Gruppo Baltour di Teramo; Luisella Crobu, Amministratore di Vega Editrice; Mariaelena Rinaldi, Product Manager cambi automatici Diwa di Voith; Roberta Santoro, Responsabile tecnico-amministrativo della STP di Brindisi; Camilla Temperini, Direttore Acquisti e ufficio legale dell'AVM di Venezia; Eva Zimmer, Managing Director di Voith Turbo Italia; in rappresentanza dei promotori Armin Rieck, Manager di Voith Turbo Italia, e Paolo Altieri, Direttore del magazine Il Mondo dei Trasporti. Le sei socie si erano conosciute da pochi minuti, per un aperitivo di accoglienza, ma hanno subito iniziato uno scambio di conoscenze e pareri, tant'è che la serata è entrata nel vivo e ha presto assunto caratteristiche operative. "Ringrazio tutte voi - ha detto il Direttore Altieri - per aver aderito all'iniziativa. Noi stessi, in qualità di manager uomini, contiamo molto sul suo sviluppo, augurandoci che il neonato gruppo presto coinvolga altre manager delle aziende costruttrici e, perché no?, anche di aziende dell'industria legata al trasporto passeggeri in modo diretto o collaterale: mai come in questa fase storica il settore ha l'assoluta necessità di valorizzare dei contributi preziosi, come quelli che possono derivare dall'unione di menti e capacità femminili, che proprio per essere tali si caratterizzano con vivacità, praticità e rapidità di applicazione. In un mondo come quello del trasporto che pare sempre più ingessato, ben vengano contributi che diano una ventata di azione e cambiamento. Come rappresentante del mondo dell'informazione sono lieto che tra le socie vi sia Luisella Crobu: il mio augurio è che aderiscano anche altre, brillanti manager della comunicazione legata al trasporto. Così come sono altresì lieto che Eva Zimmer sia qui, dimostrando la ferma volontà di Voith Italia di voler proseguire il progetto, nel quale ha creduto sin dall'inizio".

"Sono qui stasera - ha dichiarato subito dopo Eva Zimmer - perché convinta che le donne abbiano molto da offrire. Personalmente non sono a favore delle quote rosa: l'imposizione di dover inserire in un'organizzazione una persona solo per la sua appartenenza sessuale non è a mio avviso la strada giusta. Occorre procedere a una seria valutazione delle competenze. In questo senso l'associazione può essere utile e molto pratica: insieme possiamo raccogliere idee, portare nel gruppo le proprie competenze e da questo scambio può nascere la valutazione di un'idea creativa alla quale non si era pensato prima. A volte i grandi cambiamenti nascono così, dal semplice scambio di idee. Per questo sento di avere fiducia nell'iniziativa, come sono del resto fiduciosa nel futuro delle donne".

A seguire Eva Zimmer ha avanzato due concrete proposte d'azione, due idee sulle quali il sodalizio femminile potrebbe presto muoversi. "Se quest'iniziativa - ha spiegato il numero uno di Voith Italia - si trasformerà, come io mi auguro, in un network operativo, sarebbe bello approfittare dell'Expo 2015 di Milano, un'occasione importante per promuovere un incontro-dibattito sul tema del trasporto: quale vetrina migliore se non quella di una fiera internazionale che si tiene in casa nostra? Quale migliore opportunità per dimostrare che abbiamo qualcosa da dire sul trasporto passeggeri? Come Voith abbiamo fatto la nostra parte affinché il Congresso UITP si tenesse a Milano, in occasione dell'Expo, occorre ora che gruppi, aziende ed enti ne ravvisino l'opportunità enorme che ne deriva per un rilancio dell'economia italiana".

La seconda proposta di Eva Zimmer si articola invece su una modalità di trasformazione del sistema TPL già in voga all'estero, in particolare in Sud America, ma quasi del tutto ignorata in Italia: il BRT (Bus Rapid Transit). "Nel mondo dei trasporti e in quello più in generale dell'urbanistica in Italia - ha spiegato Zimmer - si parla molto di come vorremmo che fossero le città italiane del futuro: come costruirle, come progettarle affinché siano più a misura d'uomo. In Italia purtroppo stenta a partire una cultura che ponga l'auto, il veicolo privato in secondo piano rispetto al TPL: in Germania è considerato comportamento etico e responsabile lasciare l'auto a casa per andare a piedi o usare i mezzi pubblici. Come fare per avvicinare le persone al TPL? La mia idea è di considerare il sistema BRT, ovvero pensare a infrastrutture poco onerose e poco impattanti, ma che lascino privilegiare l'utilizzo del mezzo pubblico: corsie preferenziali vere, che passano lungo le città senza interrompersi se non alle fermate, con bus che viaggiano veloci e auto ferme in colonna e una rete di trasporto pubblico con fermate efficienti e il rapido sovrapporsi di un bus dietro l'altro. Non è un sogno ma un sistema già in uso in Sud America sin dagli Anni Novanta, da Bogotà alle città brasiliane. È un'altra concezione di città: i servizi, le scuole e le aree residenziali si trovano a ridosso della rete di TPL, che è a portata di mano per i cittadini che abbiano necessità di spostarsi ovunque essi debbano recarsi. Le metropolitane funzionano allo stesso modo, ma hanno un maggiore costo in termini di infrastrutture".

A seguire è intervenuto Rieck, con un plauso all'encomiabile voglia di fare delle Ladies presenti. "In un momento in cui - ha detto il Manager Voith Italia - prevale l'atmosfera di preoccupazione per il futuro, non si può che incoraggiare un gruppo che nasce con un elevato livello di propositività. La capacità di far crescere è connaturata al sesso femminile, quindi sono certo che l'associazione crescerà e avrà un futuro: nelle aziende di trasporto ci sono tante donne che lavorano bene e con profitto per sé stesse e per le aziende. Non resta che coinvolgerle per avere risultati concreti, per uno sviluppo di idee realmente applicabili. Il mio augurio è che scegliate le idee migliori da portare all'attenzione di chi di dovere". Lo stesso Armin Rieck ha lanciato una proposta ben accolta dalle socie: "Perché - ha chiesto - non sviluppare l'associazione a livello europeo? Voith ha clienti fino a Singapore e Dubai: arriviamo lontano e voi stesse potreste arrivare lontano. Non siamo sognatori, occorre crederci e partire. E voi lo state già facendo".

La serata è proseguita con un vivace scambio di idee tra i presenti e le socie si sono date appuntamento con incontri presso le realtà aziendali di ciascuna di esse. "Perché non è escluso che quel che funziona nelle piccole città non serva da stimolo per progetti applicabili anche alle metropoli, ormai stipate di giorno e invivibili di notte", la conclusione di Luisella Crobu.

IL GIORNO DOPO AL SALONE INTERNAZIONALE DI RIMINI

Le dichiarazioni a caldo delle prime Ladies

Tutte insieme le **Ladies in Public Transport**.

RIMINI - Il giorno dopo la serata del primo incontro abbiamo incontrato le socie del Ladies in Public Transport al Salone di Rimini. A tutte loro abbiamo chiesto un breve parere sull'avvio dell'iniziativa. "L'obiettivo - ha detto Antonella Ballone - è evidente a tutte noi: portare il nostro contributo in base alle esperienze maturate da ciascuna di noi. Il mio auspicio è che nasca un tavolo tecnico, che abbia il compito di sensibilizzare le autorità sulle tematiche del trasporto passeggeri".

"Il gruppo - è il pensiero di Luisella Crobu - è composto di persone di grande intelligenza e competenza. Il mio invito, rivolto soprattutto alle manager più giovani, è far sì che maturi nell'associazione il senso di accoglienza per le proposte e le idee, anche se non le condividiamo: in questo modo altre manager saranno incentivate ad aderire. Altrimenti si corre il rischio di formare un club fine a se stesso, quello che nessuna di noi vuole".

"Auspico che - ha detto Mariaelena Rinaldi - il gruppo in fase di costituzione metta al centro l'utente finale. Un servizio pubblico gradito e che produce ricavi passa anche attraverso componenti dalle prestazioni d'eccellenza e pratiche manutentive efficienti".

"Il confronto - ha osservato Roberta Santoro - è utile per uscire dalla modalità di pensiero locale e trovare soluzioni idonee e applicabili per le grandi come per le piccole città. L'obiettivo è lo stesso ovunque: incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici".

"Per funzionare - ha detto Camilla Temperini - l'iniziativa deve ampliarsi, occorre fare rete. Mi auguro che il gruppo favorisca il flusso d'informazioni: oggi per poter scegliere non bastano più i depliant che ci portano i fornitori. Le basi ci sono tutte: se siamo donne e manager di un certo livello è perché siamo almeno un po' più brave dei colleghi maschi, visto che abbiamo dovuto anche superare il limite del pregiudizio sulle donne".

"Siamo un bel gruppo - ha sottolineato Eva Zimmer - in grado di attingere alle esperienze straniere: 'La città delle vie brevi' non è un sogno, ma una possibilità concreta. Se l'associazione diventa una rete di donne che lavorano, a diversi livelli e diversi ambiti, nel trasporto passeggeri, si potranno superare molti e interessanti traguardi".

IVECO IRISBUS / Consegnato a Rimini un esemplare del top della gamma Granturismo

Il Bologna viaggia in Magelys HDH

ACCANTO AL BUS DELLA SQUADRA ROSSO BLÙ ESPOSTI AL SALONE IL MAGELYS PRO DELLA NAZIONALE, UN CROSSWAY LE, UN NUOVO DAILY MINIBUS E ALL'ESTERNO UN MAGELYS PRO CON MOTORE DA 450 CAVALLI.

Antonio Scarano, Sales Manager della gamma turistica di **Iveco Irisbus**

Lino Sinari

RIMINI - Strisce verticali alternate di colore rosso e blu, padiglione vetrato e l'impeccabile, maestosa livrea del Magelys HDH. Impossibile non notarlo al Salone di Rimini il nuovo autobus top della gamma Granturismo di Iveco Irisbus che accompagnerà la squadra di calcio del Bologna F.C. 1909 nei suoi spostamenti nel corso della stagione sportiva. Il veicolo, personalizzato esternamente con i colori sociali e il logo del team, è stato consegnato a Rimini in occasione della quinta edizione dell'IBE-International Bus Expo, alla presenza del General Manager del Mercato Italia di Iveco Andrea Bucci, del direttore vendite Mercato Italia di Iveco Irisbus Pierluigi Lucchini e di Daniele Corazza, dirigente del Bologna Calcio. Il Magelys HDH della squadra bolognese è lungo 13,8 m ed è equipaggiato con motore FPT Industrial Cursor 10 da 450 cv e cambio automatizzato ZF AsTronic a 12 velocità con comando al volante. "Gli interni - ci ha spiegato Antonio Scarano, Sales Manager della gamma turistica di Iveco Irisbus - sono stati curati e adattati alle esigenze dei giocatori per garantire loro il massimo del comfort. Oltre agli allestimenti più comuni sugli autobus turistici, come il navigatore satellitare e i servizi igienici, questo veicolo è stato dotato di un impianto per la ricezione dei canali tv satellitari, di una zona con macchina per il caffè espresso e di una presa di corrente a 220 volt per ogni biposto. Il comfort di bordo è garantito da 52 larghe sedute, quattro delle quali sono rivolte in senso contrario a quello di marcia, formando così, nella parte posteriore del pullman, due postazioni extra comfort da quattro passeggeri ciascuna con un tavolino al centro". Peculiarità del modello il padiglione vetrato, che offre una migliore illuminazione, e la progettazione dell'abitacolo che consente ai passeggeri seduti lato finestrino di alzarsi completamente in piedi: la cappelliera scorre lungo il corridoio solo per metà parte. "Il Magelys HDH - ha aggiunto Scarano - costituisce il punto di riferimento nel segmento dei veicoli Granturismo di alto livello di gamma, un segmento che rappresenta una nicchia di mercato all'interno della quale Magelys HDH è il re indiscusso: le sedute sono molto più ampie rispetto ad omologhi modelli dei competitor, forse a scapito del corridoio ma proprio perché nasce come autobus molto turistico, per lunghi tragitti durante i quali l'utente deve stare seduto in modo comodo. Basta sedersi per notare la differenza". Il Magelys HDH è un autobus a tre assi lungo 13,8 m e alto 3,81 m, con una capacità di trasporto di 61 passeggeri. È dotato di impianto video con tre monitor LCD 19 pollici e sistema satellitare GPS. Il motore è un 6 cilindri Euro 5 con tecnologia SCR di riduzione catalitica selettiva.

Al Salone di Rimini oltre al Magelys HDH del Bologna Calcio Iveco Irisbus ha presentato altri veicoli rappresentativi della sua gamma di mezzi per il trasporto persone. "La partecipazione all'International Bus Expo - ci ha detto Marco Cavalli, Marketing Manager Mercato Italia - rappresenta per noi un'importante opportunità. Abbiamo esposto l'autobus ufficiale della Nazionale di Calcio, un Magelys Pro 12,80 m con motore Cursor 10 Euro 5 da 380 cv e cambio meccanico ZF 6S 1600 da 50 posti. Il veicolo è stato di supporto alla squadra per gli Europei di quest'estate e lo sarà durante le qualificazioni ai Mondiali in Brasile nel 2014. Internamente il veicolo è equipaggiato con tutti i comfort, tra cui un impianto audio-video di ultima generazione e connettività Wi-Fi".

Nell'area erano inoltre esposti un Crossway 12 m con motore Cursor 8 EEV e l'ultimo nato dei veicoli leggeri: il Nuovo Daily in versione minibus a 19 posti. Nell'area esterna era presente un Magelys Pro 12,80 m con motore Cursor 10 Euro 5 da 450 cv con cambio automatizzato ZF ASTronic. "Il Magelys Pro - ha spiegato Antonio Scarano - è l'autobus Gran Turismo che si sta affermando sul mercato grazie a linea accattivante e comfort di bordo uniti a prestazioni elevate, consumi ridotti e basso impatto ambientale. La gamma Magelys offre il vantaggio di una carrozzeria robusta e di un impianto frenante potente basato sull'utilizzo dei sistemi ABS, ASR, EBS e ESP ed è progettata nel rispetto delle normative europee più severe in materia di sicurezza". Lungo 12,2 o 12,8 m, ha capienza massima di 57 posti ed è equipaggiato con motore Diesel FPT Industrial Cursor 10 Euro 5 e cambio ZF meccanico a 6 velocità o automatizzato a 12.

Con i vetri panoramici stratificati singoli o doppi e un nuovo design del frontale, il nuovo Daily Minibus combina tutte le tradizionali qualità del New Daily con numerose nuove funzioni tecniche ed ergonomiche. Il veicolo esposto a Rimini era lungo 7,348 m e in grado di trasportare 19 passeggeri, il massimo della gamma. Dotato di ESP, retarder elettronico, airbag conducente e struttura conforme alla R66 antiribaltamento, quello esposto era equipaggiato con motore FPT F1C 17 EEV 4 cilindri in linea 16 valvole da 2,998 l. L'alternativa è rappresentata dagli altri potenti motori disponibili nella versione diesel con filtro antiparticolato o dalla gamma Natural Power.

Il Crossway LE esposto era lungo 12 m con 45 posti a sedere e 36 in piedi, mentre in gamma troviamo altre due lunghezze da 10,8 e 12,8 m. La gamma Crossway LE omologata in classe II ha una capacità fino a 53 posti a sedere e fino a 43 in piedi, con la possibilità di ospitare il posto disabile in funzione dell'omologazione. Sono disponibili le motorizzazioni FPT Industrial Cursor 8 Euro 5 e Tector EEV-SCR, con cambio meccanico ZF e l'impianto frenante è dotato di sistema ABS e ASR e su richiesta EBS e ESP. È disponibile anche la versione con cambio automatico.

IVECO IRISBUS / Dalla Germania un ordine record: 150 unità di Crossway Low Entry

La ripresa è in atto

DEUTSCHE BAHN FUHRPARK SERVICE, LA PIÙ GRANDE SOCIETÀ TEDESCA DI TRASPORTO SU AUTOBUS, NEL 2013 INSERIRÀ NELLA SUA RETE IL LEADER DEGLI INTERURBANI A PIANALE RIBASSATO.

TORINO - La ripresa in Europa comincia, seppure tiepidamente, a manifestarsi. E come gli analisti avevano previsto la successiva evoluzione è un mondo diverso da quello di prima, si modificano le abitudini e cambia anche il settore della mobilità: a fronte del calo nell'utilizzo del mezzo privato, si assiste a un aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico. L'elevato costo dei carburanti e più in generale della manutenzione dei mezzi di trasporto fa spostare le preferenze dei passeggeri verso quello pubblico: si fa a meno dell'auto ma la necessità di spostarsi c'è e quando possibile si usa l'autobus. In Germania questa tendenza si è avvertita prima e in maniera più decisa rispetto all'Italia, tant'è che la DB Fuhrpark Service, la più grande società tedesca di trasporto su autobus, sta avviando una massiccia opera di rinnovamento e implementazione della flotta: nel caso dei tragitti interurbani ha scelto Iveco, che si è aggiudicato un ordine record in Germania per l'autobus interurbano Crossway Low Entry. Un ordine come quelli che non si vedevano da tempo, da ben prima del 2008, anno dell'inizio della crisi economica: Iveco ha vinto un'importante gara di appalto per la fornitura di oltre 150 unità di Crossway Low Entry, la cui fornitura inizierà nel 2013, quando Deutsche Bahn comincerà a utilizzare gli autobus Irisbus nella sua rete di trasporti a livello urbano e regionale. Queste attività sono gestite da DB Regio Bus attraverso 22 aziende di autobus e 70 imprese associate in tutta la Germania. Ogni giorno questa rete viene utilizzata da circa due milioni di passeggeri.

Il Low Entry, ovvero l'ingresso a pianale ribassato, è una soluzione che Irisbus ha sviluppato in particolare per l'uso interurbano. Il veicolo si posiziona bene anche per quanto riguarda le esigenze del trasporto extraurbano. Leader del mercato nel suo segmento, il Crossway Low Entry di Iveco offre una soluzione di trasporto veloce e affidabile a fronte di consumi ridotti e bassi costi di gestione per l'operatore. Il veicolo, in grado di superare le sfide poste dalle più svariate condizioni climatiche e da diverse esigenze tecniche, si è guadagnato la fiducia dei clienti Irisbus in tutto il mondo. Gli autobus sono prodotti nello stabilimento Irisbus di Vysoke Myto, nella Repubblica Ceca.

Il Crossway LE è un veicolo estremamente accessibile grazie alla soluzione con due porte doppie (1.200 mm) nella parte anteriore e centrale, tra le quali il pavimento è completamente piano e ribassato, e due posti per gli utenti in sedia a rotelle. Nella parte centrale si trova una rampa retrattile per i passeggeri in carrozzella che viene azionata elettricamente per colmare il divario tra il marciapiede e l'autobus. La parte anteriore ribassata ha un'altezza interna di ben 2,565 m e può essere configurata, a seconda delle esigenze degli operatori, per ottimizzare il numero di passeggeri seduti oppure massimizzare il numero di passeggeri in piedi.

Equipaggiati con motore Cursor 8 da 330 cv, dotato dell'innovativa tecnologia SCR sviluppata da FPT Industrial, gli autobus Crossway Low Entry di Irisbus soddisfano lo standard per le emissioni EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle). La tecnologia SCR di FPT Industrial favorisce l'operatività a bassi costi di gestione, garantendo allo stesso tempo il massimo rispetto dell'ambiente. Il motore Cursor è uno dei migliori per quanto riguarda i consumi e si distingue per l'ottimo funzionamento.

Un ordine, quello tedesco, che consente a Iveco di guardare con ottimismo al 2013, ritenuto l'anno della ripresa per il settore bus, anno nel quale occorrerà il massimo impegno dei costruttori nel rendere sempre più confortevole il trasporto collettivo di passeggeri e soddisfare le esigenze della mobilità sostenibile. Con la sua ampia gamma di veicoli per il trasporto passeggeri, Iveco è in grado di soddisfare le richieste di molti operatori pubblici e privati di minibus, scuolabus, autobus da turismo, autobus con pianale ribassato, autobus standard e autosnodati con sistemi di propulsione Diesel, CNG (gas naturale compresso) e ibridi diesel-elettrici.

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

Magelys Pro, via verso una vita più libera!

irisbus IVECO

www.irisbus.com

MAGELYS PRO

Magelys Pro.
Quando l'emozione parla alla ragione.

NISSAN

SHIFT_

GAMMA NISSAN VEICOLI COMMERCIALI

TUOI CON LEASING A 2,99%*

MIGLIORA IL TUO MODELLO DI BUSINESS.

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

Ti aspettiamo in concessionaria per scoprire tutti i vantaggi dei nuovi veicoli commerciali Nissan.

Nissan. Innovation that excites.

NISSAN.IT

SCOPRI I VANTAGGI DI NISSANFINANZIARIA

*ESEMPIO LEASING CALCOLATO SU NISSAN NV200 VAN 1.6 BZ 110CV EURO 5 EASY: TOTALE IMPONIBILE VETTURA € 9.697,66; COMPRENSIVO DI UNA RIDUZIONE DEL PREZZO DI LISTINO PARI A € 2.904,00 RICONOSCIUTA DA NISSAN IN COLLABORAZIONE CON LA RETE DEI CONCESSIONARI CHE ADERISCE ALL'INIZIATIVA; MACROCANONE € 2.717,69 (COMPRESE SPESE GESTIONE PRATICA € 300 E IMPOSTA DI BOLLO IN MISURA DI LEGGE); N.47 CANONI DA € 250; COMPRENSIVI DI ASSICURAZIONE RC AUTO PER 4 ANNI A € 3.960,00 E DI PACK SERVICE 4 ANNI DI ASSICURAZIONE FURTO E INCENDIO A € 999,00 (IN CASO DI ADESIONE); RISCATTO € 1.818,81; TAN 2,99%; IPT E MESSA SU STRADA INCLUSE, IVA ESCLUSA. SALVO APPROVAZIONE NISSAN FINANZIARIA. OFFERTA DELLA RETE NISSAN CHE ADERISCE ALL'INIZIATIVA VALIDA FINO AL 30/11/2012. INFORMAZIONI EUROPEE DI BASE SUL CREDITO AL CONSUMO PRESSO I PUNTI VENDITA DELLA RETE NISSAN E SUL SITO WWW.NISSANFINANZIARIA.IT; ALCUNI DEI CONTENUTI PUBBLICIZZATI POTREBBERO NON ESSERE DI SERIE, MA DISPONIBILI A PAGAMENTO SU ALCUNE VERSIONI. LE VERSIONI PUBBLICIZZATE SONO INSERITE A TITOLO DI ESEMPIO. MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE.