

IL MONDO DEI TRASPORTI

VOITH

30 anni
in Italia
insieme a voi

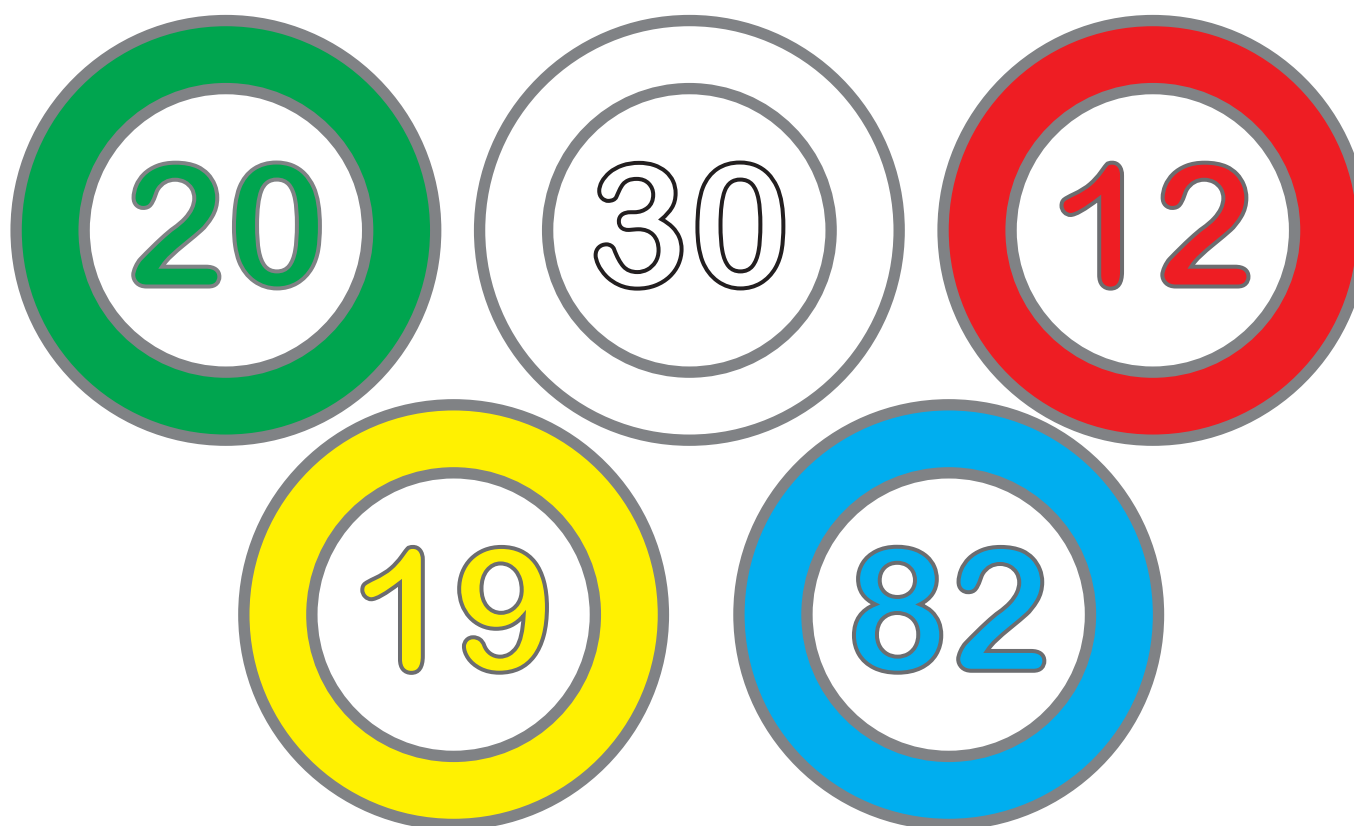
MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXII - N. 213 - OTTOBRE 2012

€ 5,00

Buon compleanno, VOITH!



*“Grazie ai nostri amici
dei truck e dei bus
per trent’anni
di positiva collaborazione”*

Voith Turbo Italia



Frenare per arrivare prima.

La nostra missione.

Uomini e merci raggiungono oggi le mete più lontane in sempre meno tempo.

Per garantire la redditività, l'impegno efficiente delle risorse e il rispetto dell'ambiente è essenziale.

Con i Retarder idrodinamici di Voith Turbo, aumenta la velocità commerciale, effettuate il 90% delle frenate senza usura delle pastiglie dei freni e viaggiate in sicurezza.

Retarder Voith: arrivare prima degli altri con maggior comfort di guida e miglior rendimento.

www.italia.voithturbo.it

VOITH
Engineered Reliability



Domare oscillazioni.

La nostra missione.

Quando una grande forza si scontra con un basso numero di giri, i materiali e le connessioni sono sottoposti a sollecitazioni enormi. proprio per questo motivo, i componenti di trasmissione dei trattori e veicoli commerciali devono essere dotati di grande resistenza, poichè le vibrazioni prodotte sono causa di usura.

Lo smorzatore torsionale idraulico Hydrodamp di Voith Turbo è estremamente elastico e riesce ad isolare e a ridurre efficacemente le vibrazioni degli organi di trasmissione senza usura grazie allo smorzamento idraulico.

Potrete così guidare in modo ecologico ed economico. Proteggere gli organi di trasmissione dall'usura; con l'Hydrodamp, il vostro veicolo potrà viaggiare sicuro e a lungo

www.italia.voithturbo.it

VOITH
Engineered Reliability



Combinare comfort di guida e redditività.

La nostra missione.

Redditività e comfort di guida sono i punti centrali per ogni operatore del trasporto pubblico. Voith Turbo, con il suo cambio automatico DIWA, Vi offre una soluzione ottimale per le Vostre esigenze - sviluppata con professionalità e passione.

Conosciamo le dure prove dell'utilizzo quotidiano al quale è sottoposto l'autobus, ma grazie ad una vasta rete mondiale e nazionale siamo in grado di reagire in modo veloce e flessibile alle indicazioni e richieste dei nostri Clienti.

Autobus equipaggiati con il cambio Voith DIWA portano i Vostri Clienti in modo confortevole ed affidabile a destinazione.

www.italia.voithturbo.it

VOITH
Engineered Reliability

IL MONDO DEI TRASPORTI

VOITH
30 anni
in Italia
insieme a voi

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXII - N. 213 - OTTOBRE 2012

€ 5,00

Truck of the Year 2013 il nuovo Stralis Hi-Way Iveco sul tetto del mondo



L'AMMIRAGLIA TORINESE SI AGGIUDICA IL PRESTIGIOSO TROFEO GRAZIE ALLE SUE CARATTERISTICHE INNOVATIVE FINALIZZATE A FACILITARE IL LAVORO DELL'AUTISTA E A RIDURRE SENSIBILMENTE I COSTI DI GESTIONE. PER IVECO UN DECISO PASSO IN AVANTI PER LA MIGLIORE SODDISFAZIONE DELLE AZIENDE DI TRASPORTO.

Zola a pagina 7

Scania YETD 2012

Sull'albo d'oro
il nome dell'Irlanda

SÖDERTÄLJE - Lo Young European Truck Driver, che ogni due anni premia il miglior giovane autista d'Europa, non ha tradito le aspettative di quanti si sono ritrovati dal 6 al 9 settembre presso il quartier generale di Scania.

Basilico a pagina 32

Renault All For Fuel Eco

Il trasporto moderno
secondo la Losanga

HANNOVER - Lo slogan scelto per l'IAA dice tutto sull'approccio del costruttore francese. Confermati i passi mossi di recente premiati dal successo ottenuto con le versioni Optifuel Magnum e soprattutto Premium.

Zola a pagina 18

Alla Ford il Van of the Year

Transit Custom
sbaraglia il campo

HANNOVER - Ad Hannover è stato nominato il Van dell'Anno 2013: a superare la concorrenza aggiudicandosi ben 117 punti su 133 è stato il nuovo Ford Transit Custom, che consente al costruttore di portare a casa il titolo per la quarta volta.

Toscana a pagina 40



30 anni Voith Turbo in Italia

Un anno particolare, il 2012, per Voith Turbo e la realtà italiana. Segna il traguardo dei 30 anni da quando è stata costituita la filiale diretta a Reggio Emilia, ma anche i 50 anni da quando i prodotti Voith sono stati introdotti per la prima volta sul nostro mercato. Oggi Voith Turbo Italia è una consolidata realtà che opera con successo nei settori Strada, Ferrovia e Marina.

Focus da pagina 27



In arrivo il nuovo piccolo della Stella Citan al fianco di Sprinter e Vito

COPENAGHEN - Come si colloca nella gamma Mercedes-Benz il nuovo arrivato? Si tratta di un veicolo nuovo a tutti gli effetti, a partire dalle dimensioni small: è il segmento delle furgonette, nel quale la Stella entra per la prima volta. "Il nuovo Citan - ci ha spiegato Dario Albano, Direttore Commerciale Vans di Mercedes-Benz Italia - va a collocarsi nel segmento che noi chiamiamo degli small vans, un mercato che in Italia vale qualcosa come 60mila unità l'anno".

Campanella a pagina 44

Volvo Trucks lancia sui mercati la nuova gamma pesante

Rivoluzione chiamata sempre FH

GÖTEBORG - Il nuovo Volvo FH rappresenta ancora una volta un punto di riferimento sotto diversi aspetti. È il primo veicolo a compiere un passo effettivo nel mondo della società informatica, è stato sviluppato nel corso di cinque anni di approfonditi studi e test, consultando più di 3.000 conducenti e aziende di trasporto, con un investimento ingente, il tutto per offrire al mercato una gamma di veicoli in perfetta linea con le esigenze degli attuali e futuri utilizzatori. La nuova ammiraglia svedese ha avuto la consacrazione ufficiale al Salone di Hannover dove ha incontrato grandi consensi da parte della critica e soprattutto dagli operatori del mondo del trasporto su gomma.



Altieri da pagina 3



SHIFT_



GAMMA NISSAN VEICOLI COMMERCIALI

MIGLIORA IL TUO MODELLO DI BUSINESS.

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

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

TUOI CON LEASING
A **2,99%***

Nissan. Innovation that excites.



NISSAN.IT

SCOPRI I VANTAGGI DI NISSAN FINANZIARIA *ESEMPIO LEASING CALCOLATO SU NISSAN NV200 VAN 1.6 BZ 110CV EURO 5 EASY: TOTALE IMPONIBILE VETTURA € 9.697,66; COMPRESIVO 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 (COMPRESSE SPESE GESTIONE PRATICA € 300 E IMPOSTA DI BOLLO IN MISURA DI LEGGE); N.47 CANONI DA € 250; COMPRESIVI 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 31/10/2012. 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.



VOLVO TRUCKS / Da Göteborg parte la grande sfida con il nuovo FH

Nilsson: “Rivoluzione chiamata sempre FH”

IL PRESIDENTE DI VOLVO TRUCKS SI È DETTO CONVINTO CHE LA NUOVA GAMMA PESANTE RAPPRESENTA UNA TAPPA FONDAMENTALE NON SOLO NELLA STORIA DELLA CASA SVEDESE. RISPETTO ALLA PRECEDENTE VERSIONE, L'INNOVAZIONE È TOTALE. IL DEBUTTO AL SALONE DI HANNOVER.

Paolo Altieri

GÖTEBORG - A ondate successive, giornalisti, dealer, clienti si sono ritrovati a Göteborg agli inizi settembre per assistere alla “vernice” del nuovo Volvo FH con il quale la Casa svedese apre un nuovo rivoluzionario capitolo nella sua lunga storia di produttore di veicoli concepiti per il trasporto merci. Sul palco montato nel Palazzo dello Sport di Göteborg un frizzante Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks, ha mostrato tutta la sua soddisfazione nel presentare il brillante risultato del lavoro della schiera di progettisti e tecnici che non hanno trascurato proprio nulla per fare dell'FH ancora una volta uno dei punti di riferimento per i veicoli destinati al trasporto pesante. “Sì - ha dichiarato Claes Nilsson - per quasi 20 anni, l'FH è stato il prodotto più importante di Volvo Trucks e il nuovo Volvo FH rappresenta ancora una volta un punto di riferimento sotto diversi aspetti. È il primo veicolo a compiere un passo effettivo nel mondo della società informatica, è stato sviluppato nel corso di cinque anni di approfonditi studi e test, consultando più di 3.000 conducenti e aziende di trasporto, con un investimento ingente, il tutto per offrire al mercato una gamma di veicoli in perfetta linea con le esigenze degli attuali e futuri utilizzatori”.

Volvo FH fin dalla sua apparizione, nel 1993, si è imposto come asse portante della produzione Volvo e modello di grande successo sui mercati. Ne sono state vendute in quasi 20 anni più di 650mila unità, pari a oltre il 60 per cento delle vendite totali di Volvo Trucks. “La nuova serie Volvo FH - ha proseguito - è alla base del successo continuativo dell'azienda sul mercato. È caratterizzato dall'innovazione in qualsiasi aspetto. La sicurezza, sia a livello attivo che passivo, è stata potenziata attraverso una nuova gabbia protettiva e un nuovo sistema di allarme. Al contempo, le dimensioni della cabina sono state aumentate fino a un metro cubo in più. Sia l'area conducente che l'area relax sono state ottimizzate in modo da fornire le migliori prestazioni possibili. Grazie alle soluzioni tecnologiche intelligenti, è stato possibile abbattere il consumo di carburante, mentre l'eccellente guidabilità consente di ridurre i tempi di trasporto e

di aumentare il livello di sicurezza in strada”.

Claes Nilsson ha anche sottolineato che Volvo Trucks offre soluzioni per i tre aspetti dell'attività di trasporto che maggiormente influiscono sulla redditività: efficienza nei consumi, operatività e velocità media. “Ebbene, l'FH 2012 - ha detto - presenta una gamma di motori che era già altamente competitiva ma che è stata ulteriormente arricchita dall'introduzione della rivoluzionaria catena cinematica I-Torque, che rende il Volvo FH un eccellente strumento di trasporto, a prescindere dalle operazioni eseguite. Inoltre, la qualità elevata e il collegamento diretto con l'officina garantiscono l'operatività. Ciò che il Volvo FH garantirà alle aziende di trasporto non è altro che un significativo aumento della redditività e, se questo non fosse sufficiente, un risparmio sul consumo di carburante fino al 10 per cento”.

Nilsson ha posto l'accento su un altro aspetto fondamentale nello sviluppo della nuova gamma FH. “Il Volvo FH è stato realizzato tenendo in grande considerazione il ruolo del conducente. Mai prima d'ora il progetto per un nuovo veicolo di Volvo Trucks aveva visto un così ampio coinvolgimento delle aziende di trasporto e dei conducenti; in totale, durante la fase di sviluppo sono stati consultati oltre 3.000 conducenti, i quali hanno contribuito con suggerimenti e feedback. Questa stretta collaborazione rappresenta un passaggio



Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks

naturale. Infatti, l'ambiente di lavoro ha un impatto diretto sulle prestazioni delle aziende di trasporto. Quando un conducente è in grado di svolgere il proprio lavoro in modo confortevole, efficiente e sicuro, le operazioni divengono più rapide e i risultati sono migliori. Questa collaborazione ha favorito numerose modifiche all'interno della cabina che migliorano le condizioni del conducente sia durante l'orario di lavoro che durante il tempo libero”.

Tuttavia, anche la parte esterna del nuovo FH rivela nuove caratteristiche in grado di aumentare l'efficienza. Ad esempio il telecomando wireless che facilita le operazioni di carico e scarico. Grazie a questo telecomando il conducente può rimanere all'esterno del veicolo regolando le sospensioni pneumatiche, azionando la sponda idraulica e monitorando il carico sugli assali di veicolo e rimorchio. “Questo sistema - ha chiarito Nilsson - consente al conducente un notevole risparmio di tempo, dal momento che non è più costretto a salire e a scendere continuamente dalla cabina durante le operazioni di carico. Allo stesso tempo, questo comporta un significativo miglioramento in termini di sicurezza, poiché molti conducenti rimangono infortunati quando salgono e scendono dalla cabina. Sono sicuro che il nuovo FH anche per questo sarà apprezzato dagli autisti, il che consentirà alle aziende di trasporto di trovare più facilmente i professionisti della guida, garantendosi così una ulteriore redditività”.

La conclusione di Nilsson: “Il nuovo Volvo FH rappresenta un concreto vantaggio per le aziende di trasporto sotto diversi aspetti. Esso fa parte di un intero ecosistema che comprende assistenza, officine, servizi intelligenti, formazione dei conducenti e molto altro. Investire in un Volvo FH significa investire in una soluzione di trasporto moderna e completa. Per Volvo Trucks, questo lancio rappresenta molto più che la semplice introduzione di un nuovo prodotto sul mercato. Il nuovo Volvo FH è un veicolo che renderà Volvo Trucks un'azienda all'avanguardia per molti anni. Grazie a questo veicolo, le aziende di trasporto non avranno dubbi nel continuare a scegliere Volvo. Per oltre 20 anni la precedente serie Volvo FH ha rappresentato un affidabile fattore di crescita sia per Volvo che per le aziende di trasporto di tutto il mondo. Sono convinto che nei prossimi anni la nuova versione svolgerà lo stesso ruolo fondamentale”.

Naturalmente almeno per tutto il 2013, la nuova gamma FH verrà lanciata sui mercati gradualmente (in Italia a partire dalla fine della primavera), sia con motorizzazione Euro 6 che Euro 5 e affiancata dal precedente FH. La difficile situazione economica fa prevedere ancora una richiesta dell'attuale gamma FH Euro 5, che richiede un minore investimento. Ma la strada del nuovo FH è ormai aperta e il futuro è tutto suo.

Completamente rinnovata la cabina sotto il profilo estetico e funzionale

Guerriero fuori, facile da gestire dentro

IL SUO LOOK ESTERNO DENUNCIA ROBUSTEZZA, PERSONALITÀ, SICUREZZA, ALL'INTERNO OGNI DETTAGLIO ESTETICO E FUNZIONALE È STATO REALIZZATO PER CONSENTIRE ALL'AUTISTA LE MIGLIORI CONDIZIONI DI LAVORO ALL'INSEGNA DI COMODITÀ, SICUREZZA, GESTIONE DEL MEZZO E POSSIBILITÀ DI RELAZIONARSI CON L'AZIENDA DI TRASPORTI.

GÖTEBORG - Non c'è che dire. Ti fermi a osservare la cabina del nuovo Volvo FH e non puoi non provare una certa emozione. Esternamente, linee morbide e forti nello stesso tempo, all'interno un ambiente di lavoro che è fatto per rendere felice anche l'autista più esigente. "Sì, il nostro obiettivo - ha raccontato Rikard Orell, responsabile del design presso Volvo Trucks - è stato quello di creare una cabina in grado di soddisfare le esigenze del conducente in termini di efficienza nel lavoro e relax. Il rialzamento dei montanti anteriori ha reso la cabina del Volvo FH ancora più spaziosa. Questo conferisce alla cabina linee più nette all'esterno, ma la linea inclinata del tetto compensa tale modifica. Di conseguenza, la cabina mantiene il suo aspetto esclusivo. Se lo osservate bene, il Volvo FH sembra sempre in movimento, anche quando è parcheggiato. Questa impressione è suscitata dalle linee e dalle forme dei pannelli della cabina. Un esempio è il bordo superiore dell'alloggiamento della ruota, che è inclinato in avanti e verso il basso. Il taglio esclusivo dei coprifari amplifica questa impressione".

Nonostante le dimensioni superiori della cabina, il nuovo Volvo FH possiede le stesse eccellenti proprietà aerodinamiche dei modelli precedenti, grazie anche all'aumento del raggio degli angoli della cabina e un particolare



Rikard Orell, responsabile del design presso Volvo Trucks

che differenzia chiaramente la nuova serie Volvo FH sono gli specchietti retrovisori. "Abbiamo eliminato i gusci degli specchietti - ha spiegato Rikard Orell - aumentando del 25 per cento la visibilità diretta, ovvero ciò che si vede davanti e ai lati del veicolo prendendo in considerazione tutto ciò che può ostruire la visuale, e sono rimasti così solo i sottili bracci di supporto degli specchietti regolabili".

Anche l'interno della cabina ha subito notevoli modifiche. "Abbiamo perfezionato - ha aggiunto Ulf Andreasson, responsabile dello sviluppo della cabina presso Volvo Trucks - tutti gli interni della cabina, poiché attualmente i conducenti vi trascorrono in media cinque giorni alla settimana. La cabina deve quindi of-



Volvo Trucks ha eliminato i gusci degli specchietti retrovisori a vantaggio della visibilità diretta.

frire a tutti i conducenti, indipendentemente da altezza e corporatura, non solo uno spazio di lavoro ottimale, ma anche un ambiente accogliente per il relax e il tempo libero. Il sedile del conducente offre un maggiore supporto lombare e laterale e può scorrere all'indietro per altri quattro centimetri. Grazie al nuovo sistema di regolazione, il volante può essere inclinato ulteriormente di 20° rispetto alla versione precedente. Questo rende ancora più sempli-

ce per il conducente trovare una posizione di guida ergonomica e comoda".

Un altro elemento importante sottolinea Andreasson. "Per garantire il riposo del conducente - ha detto - occorre un letto confortevole. Volvo lo ha quindi ampliato fino a 815 mm e ha introdotto nuovi materassi. Inoltre, gli strumenti essenziali sono posizionati al centro della plancia. Molte delle funzioni presenti nel nuovo camion possono essere attivate

tramite i pulsanti sul volante, inclusi il telefono e il navigatore. I pulsanti sulla plancia sono stati posizionati in ordine di priorità, ma la disposizione può essere modificata senza difficoltà dal conducente o dal trasportatore. Il nostro nuovo quadro strumenti aumenterà il livello dello standard del settore. Raggruppa infatti al centro tutti i quadranti essenziali, posizionando a destra o a sinistra gli strumenti meno importanti. Di conseguenza, per

consultare gli indicatori principali non occorre distogliere lo sguardo dalla strada. E ancora. I finestrini sono più ampi rispetto ai modelli Volvo FH precedenti, grazie a un'aggiunta di superficie vetrata pari all'8 per cento, e sono progettati per aumentare la visibilità negli spazi ristretti. La plancia è caratterizzata da linee fluide ed è costituita da un unico pezzo che va da un lato all'altro della cabina".

Il volume della cabina della nuova serie Volvo FH è stato aumentato di un metro cubo per creare un ambiente più spazioso e arioso e la capacità dei vani portaoggetti è stata ampliata di 300 litri. "Una buona cabina - ha osservato a tal proposito Orell - è un luogo ideale non solo per il lavoro, ma anche per il relax e il riposo. Per noi la cabina è come un hotel per uomini d'affari. Deve consentire di lavorare in modo efficiente, ma anche garantire un ri-



Ulf Andreasson, responsabile dello sviluppo della cabina presso Volvo Trucks

poso adeguato, così da poter affrontare freschi e vigili la nuova giornata di lavoro. Il design pulito e i colori chiari contribuiscono ad amplificare la sensazione di spazio. Inoltre, il condizionatore da parcheggio integrato offre al conducente una temperatura interna sempre gradevole. Durante la notte, il condizionatore non consuma carburante, crea un flusso d'aria ottimale ed è estremamente silenzioso, ma soprattutto è intelligente: calcola infatti il limite di utilizzo per evitare di scaricare le batterie. Ecco perché possiamo garantire che la mattina il veicolo non avrà problemi di avviamento. Non solo, ma il condizionatore, che è opzionale, è integrato nella cabina e pertanto non occupa spazio né influisce sull'aerodinamica del veicolo".

INTERVENTI PER MIGLIORARE MANOVRABILITÀ E GUIDABILITÀ

FH: un vero principe della strada



Martin Palming, responsabile di prodotto presso Volvo Trucks

Göteborg - Ottimizzazione della geometria delle sospensioni, design perfezionato delle sospensioni anteriori e posteriori, proprietà antirullo della cabina migliorate e smorzamento d'imbarcata ben bilanciato sia per la cabina che per il telaio, sono questi i fattori che contribuiscono per il 50 per cento a migliorare la stabilità del nuovo FH rispetto alle serie precedenti. I miglioramenti apportati alla cabina e al telaio conferiscono inoltre ai nuovi Volvo FH una maggiore stabilità direzionale. Nel complesso, grazie alla combinazione di stabilità al rollio e direzionale, il veicolo offre, secondo i responsabili di Volvo Trucks, una sensazione di massima precisione e controllo, rendendo meno stancante la guida su strada. Hanno meglio chiarito: "Il comportamento del nuovo camion su strada è stabile e prevedibile. Abbiamo inoltre ottimizzato le operazioni di sterzata: il volante fornisce un feedback preciso e sensibile sui movimenti del veicolo. La nuova funzione del volante per l'inclinazione del piantone offre inoltre ai conducenti di qualsiasi corporatura una seduta davvero confortevole".

"I modelli della nuova serie Volvo FH - ha sottolineato Martin Palming, responsabile di

prodotto presso Volvo Trucks - sono inoltre i primi veicoli pesanti al mondo dotati di sospensioni anteriori indipendenti (IFS), combinate con sterzo a pignone, due nuove caratteristiche che hanno un forte impatto su guida e manovrabilità. IFS significa che le ruote anteriori sono dotate di sospensioni indipendenti (come da tempo sulle auto e di recente sugli autobus), ovvero i movimenti di una ruota non influiscono sull'altra. Il risultato è una guida su strada più stabile e uniforme". Anche sterzo a pignone e cremagliera sono tecnologie tratte dal mondo delle auto. Un albero di sterzo dotato di ingranaggi trasmette alle ruote l'input del volante in modo più diretto rispetto a un servosterzo convenzionale. Il vantaggio per il conducente è un'esperienza di guida più vivace e reattiva.

Insieme, queste due caratteristiche conferiscono al nuovo Volvo FH un livello di guidabilità e manovrabilità unico. Dei vantaggi offerti da IFS e sterzo a pignone e cremagliera usufruiranno in particolare i conducenti che percorrono spesso lunghe distanze, soprattutto su strade strette o tortuose, sulle quali il nuovo sistema dimostra tutta la propria validità.



Una cabina in grado di soddisfare le esigenze di efficienza nel lavoro e relax.

SUL NUOVO FH16 IL PROPULSORE EURO 6 DA 750 CAVALLI E COPPIA MASSIMA DI 3.550 Nm

Per le aziende prestigioso e attraente biglietto da visita



Christer Pehrsson di Volvo Trucks

GÖTEBORG - "Il Volvo FH16 - ha affermato Christer Pehrsson, responsabile dell'area operativa per il segmento dei trasporti a lungo raggio presso Volvo Trucks - offre da sempre i migliori risultati del settore in termini di potenza, guidabilità ed efficienza nei consumi. Grazie a un comfort eccellente e a un motore potente, costituisce la scelta ideale per i trasportatori e i conducenti che richiedono produttività ed esperienze di guida fuori dall'ordinario oltre che affermare una forte immagine della loro azienda. Anche il nuovo Volvo FH16 può essere dotato del motore Volvo Trucks più potente, in grado di erogare 750 cv, con una coppia elevata a partire dai bassi regimi che riduce il numero di cambi necessari e che consente di risparmiare carburante. Se necessario, è possibile avvalersi di tutti i 3.550 Nm di coppia. Non solo, ma grazie alla disponibilità di 750

cv, il veicolo può mantenere una velocità media più elevata anche su terreni con forti dislivelli, abbreviando così i tempi complessivi delle operazioni. E questo è un fattore estremamente importante, soprattutto in caso di trasporto di merci fresche".

Lo standard del Volvo FH16 è estremamente elevato. La cabina offre un ambiente ottimale sia per il lavoro che per il riposo notturno, in modo che le lunghe giornate di guida sulle strade del mondo risultino più piacevoli e meno faticose per i conducenti. "Si tratta senza dubbio - ha spiegato Christer Pehrsson - di un camion che si distingue per particolari unici. Le differenze risultano evidenti nell'esclusivo design degli interni e delle linee esterne. Una griglia inconfondibile, dettagli cromati, verniciatura speciale, design laterale della cabina e finiture di qualità superiore:

tutto contribuisce ad attirare l'attenzione su questo veicolo, ovunque vada. Anche all'interno della cabina si intuisce subito che si tratta di un Volvo FH16: il sedile, il volante e la maniglia sono rivestiti in pelle, con uno schema di colore esclusivo di questo modello. Sì, ci siamo letteralmente superati. Ogni singolo dettaglio è stato attentamente considerato, ben consapevoli che i trasportatori che scelgono il Volvo FH16 sanno, da precedenti esperienze, che possedere il camion giusto contribuisce a creare un'immagine positiva dell'azienda".

Ricordiamo che il motore a 6 cilindri in linea da 16 litri Euro 6 per il nuovo FH 16 è disponibile con potenze di 540, 600, 700 o 750 cv (il 750 anche in versione EEV), rispettivamente con coppia massima di 2.650, 2.800, 3.150 e 3.550 Nm, abbinato a cambio I-Shift e trasmissione automatica.

Anche sul nuovo FH la prevenzione attiva e la protezione passiva sono priorità assolute

Campione della sicurezza, sempre

I TEST DI COLLISIONE EFFETTUATI HANNO DIMOSTRATO CHE LA CABINA DEL NUOVO VOLVO FH È LA PIÙ SICURA E ROBUSTA IN ASSOLUTO MAI PRODOTTA DA VOLVO. SE IL VEICOLO DOVESSE RIBALTARSI, OGGI ESISTE ANCHE UN'USCITA DI SICUREZZA POSTA SUL TETTO DELLA CABINA STESSA.

GÖTEBORG - Migliaia di test di collisione simulati e circa 100 crash test reali hanno consentito ai tecnici di Volvo Trucks di sviluppare una cabina ancora più sicura rispetto agli standard già molto elevati della precedente gamma. "Abbiamo utilizzato nuove tecnologie e nuovi materiali - ha affermato Carl Johan Almqvist, direttore per la sicurezza del traffico e dei prodotti presso Volvo Trucks - e abbiamo applicato tutte le informazioni apprese dalle nostre cabine più recenti. Tutto questo ci ha permesso di costruire un camion ancora più sicuro. Il risultato è il Volvo più sicuro del mondo. Ad esempio, nelle barre ad assorbimento di energia delle collisioni e nelle portiere sono stati utilizzati materiali a elevata resistenza, come l'acciaio a doppia fase. Anche la pannellatura della cabina è realizzata con l'acciaio più forte oggi disponibile: acciaio

al boro altamente resistente, termoindurito e pressopiegato. Grazie a questi nuovi tipi di acciaio, abbiamo potuto realizzare una cabina più solida, senza aumentarne il peso. In questo modo abbiamo incrementato la sicurezza, senza compromettere la capacità di carico".

QUESTIONE DI STRUTTURA

Inoltre, forza e funzionalità sono state potenziate da nuove tecnologie, inclusa la saldatura con il laser e questo metodo ha consentito di unire due pannelli piatti prima dello stampaggio. "In questo modo abbiamo potuto personalizzare lo spessore e la qualità di ogni singolo pannello. Questo tipo di pannello ci ha permesso di ottimizzare la struttura e di integrare nella cabina le esclusive soluzioni Volvo per la sicurezza".

La sicurezza è aumentata



Uno dei test di collisione che hanno permesso a Volvo Trucks di sviluppare una cabina ancora più sicura rispetto agli standard precedenti.

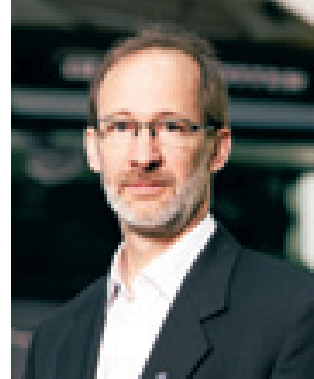
anche dalle numerose modifiche apportate alla struttura della cabina, che presenta ora dimensioni maggiori, poiché i montanti anteriori sono stati rialzati, in modo da aumentare lo spazio interno a disposizione del conducente. Anche la struttura delle portiere e del pavimento è stata modificata per fornire la maggiore protezione possibile in caso di collisione. Il parabrezza è fissato alla struttura. "In passato, i parabrezza venivano utilizzati

come uscita di emergenza. Questo ruolo è ora svolto dal tettuccio", spiega Carl Johan Almqvist.

I sistemi attivi sul nuovo FH si chiamano LKS (Lane Keeping Support, Controllo corsia di marcia), LCS (Lane Changing Support, Aiuto al cambio di corsia), ACC (Adaptive Cruise Control, Cruise Control adattivo) e DAS (Driver Alert Support, Avviso al conducente), tutti finalizzati a rendere la guida

più sicura.

Sicurezza è anche la barra paraincastro frontale FUPS (Front Under-run Protection System) che è stata progettata per impedire che un'auto rimanga incastrata sotto la parte anteriore in caso di collisione frontale. Si è pensato anche ai tentativi di rapina sulla strada, soprattutto di notte. E infatti, il nuovo pesante Volvo possiede numerose e nuove caratteristiche che proteggono il conducente



Carl Johan Almqvist, direttore per la sicurezza del traffico e dei prodotti presso Volvo Trucks



Le numerose modifiche portate alla struttura della cabina fanno sì che il livello di sicurezza del nuovo FH sia ancora più elevato, confermando la vocazione del costruttore svedese per questo importante ambito.

dalle intrusioni. È possibile, tra l'altro, attivare l'illuminazione del perimetro del camion utilizzando il telecomando e scoraggiare eventuali ladri nascosti nei pressi con le trombe acustiche del veicolo. Fattori che rendono il Volvo FH più sicuro sono anche nuovi materiali più forti, ad esempio l'acciaio al boro altamente resistente, nuove tecnologie, come la saldatura con il laser, nuova struttura della cabina, maggiore visibilità.

Sistemi intelligenti per abbattere i costi sempre più onerosi del carburante

Lotta senza quartiere ai consumi

LA TECNOLOGIA D'AVANGUARDIA UTILIZZATA SUL NUOVO FH E UN SERVIZIO PERSONALIZZATO CONSENTONO ALLE AZIENDE DI TRASPORTO DI RISPARMIARE MIGLIAIA DI LITRI DI CARBURANTE L'ANNO. IL RISULTATO È UN IMPATTO AMBIENTALE RIDOTTO ACCOMPAGNATO DA UNA MAGGIORE REDDITIVITÀ.

GÖTEBORG - Cinque anni fa, quando in Volvo hanno cominciato a sviluppare il nuovo FH, la crisi economica e finanziaria era appena alle porte e soprattutto il prezzo alla pompa del carburante, pur già abbastanza alto, non aveva ancora raggiunto i livelli insostenibili di oggi. Ma i progettisti avevano comunque ben presente di impegnarsi al massimo per fare del nuovo FH un campione anche sotto il profilo dei consumi. "Sicuramente - ha affermato Lars Mårtensson, direttore del settore ambientale presso Volvo Trucks - grazie al nuovo Volvo FH abbiamo compiuto un ulteriore passo verso il raggiungimento del nostro obiettivo di diventare il leader mondiale in termini di soluzioni di trasporto sostenibili e ciò è dovuto all'uso di nuove tecnologie, alle nuove intuizioni dei nostri tecnici e ai migliori servizi che abbiamo messo in campo". Una delle innovazioni più rilevanti in termini di risparmio di carburante porta il nome "I-See". Si tratta di un pilota automatico che aziona marce, acceleratore e freni durante le salite e le discese. Il sistema è collegato alla trasmissione intelligente I-Shift, che "registra" le strade percorse dal veicolo. I dati così registrati consentono a I-See di ottimizzare il consumo di carburante la volta successiva in cui il veicolo percorre la stessa strada.

"Basato su una serie di sei passaggi, il sistema - spiega Anders Eriksson, responsabile per lo sviluppo di I-See - assicura che il veicolo sia guidato nella maniera più economica possibile in termini di consumo di carburante. Ad esempio, prima di una salita, il veicolo accelera minimizzando il numero di cambi marcia. In totale, I-See consente di risparmiare fino al 5 per cento di carburante. Non è necessario percorrere ripide strade di montagna affinché I-See faccia la differenza, l'effetto migliore si ottiene su strade normali con salite e discese regolari, preferibilmente una dopo l'altra".

Una delle caratteristiche di I-See, che lo rende un sistema davvero unico, è l'utilizzo del

funzionamento in folle ogniqualvolta le circostanze lo consentono. Questa capacità riduce il consumo di carburante in maniera significativa. In caso di percorsi ondulati, I-See consente il funzionamento del veicolo in folle per lunghe distanze e senza quasi utilizzare il motore. Utilizzando metodologie di guida economica ampiamente collaudate, I-See in pratica imita e automatizza le tecniche di guida dei conducenti più esperti su percorsi con forti dislivelli.

Altra importante innovazione ai fini di un ulteriore risparmio di carburante è la catena cinematica I-Torque (entrerà in produzione a partire dall'autunno del 2013) che, insieme al sistema I-See, farà risparmiare fino al 10 per cento di carburante. Alla riduzione dei consumi contribuiscono, oltre che la migliorata aerodinamica della ca-



Lars Mårtensson, direttore del settore ambientale presso Volvo Trucks

rina, anche diverse funzioni minori, come la possibilità di disattivare il compressore d'aria quando non viene utilizzato, un alternatore più efficiente o come la pompa servosterzo sensibile al carico con la funzione di spegnimento automatico. Tutte insieme, queste piccole modifiche consentono un risparmio di carburante pari all'1 per cento.

Va da sé che la nuova catena cinematica I-Torque soddisfa i requisiti Euro 6 e assicura una guidabilità eccezionale oltre che una considerevole riduzione del consumo di carburante. Del resto, le severe norme Euro



6 richiedono agli sviluppatori di motori di soddisfare i nuovi standard antinquinamento senza influire negativamente sul consumo di carburante. Le eccellenti prestazioni di I-Torque dipendono dalla combinazione di una coppia elevata con un nuovo cambio Powershift automatizzato. I-Torque fornisce una coppia non inferiore a 2.800 Nm e funziona a bassi regimi del motore D13 Euro 6 tra i 900 e 1.200 giri, assicurando massima efficienza oltre che grande silenziosità. L'elevata potenza del sistema I-Torque si sviluppa grazie a due componenti chiave: il nuovo motore D13 Euro 6, che genera 460 cv/2.800 Nm, e una nuova versione a doppia frizione del cambio automatizzato I-Shift automatica. Un si-

stema di turbocompound estremamente efficiente, nuovi software, la tecnologia Common Rail e l'abbattimento dei gas di scarico EGR (Exhaust Gas Recirculation) sono solo alcune delle nuove caratteristiche che aumentano l'efficienza del motore e ne riducono l'impatto ambientale.

DOPPIA FRIZIONE

Grazie al nuovo cambio I-Shift 2, Volvo Trucks è il primo produttore a installare in un veicolo per carichi pesanti una trasmissione automatizzata a doppia frizione. Che elimina le interruzioni della coppia, anche quelle che si verificano durante i cambi di marcia. Di conse-

guenza, il motore può operare entro la propria ristretta banda di ottimizzazione, offrendo una maggiore accelerazione e una guidabilità eccezionale. È come disporre di due cambi. Quando si guida utilizzando la marcia di un cambio, nell'altro cambio è già innestata la marcia successiva. I cambi di marcia risultano estremamente rapidi e vengono effettuati senza interruzioni nell'erogazione della potenza. Il risparmio di carburante, grazie a I-Torque combinato con I-See, è stato calcolato in 4.100 litri l'anno per veicolo.

Prima dell'introduzione dell'I-Torque, è previsto il lancio del primo motore D13 Euro 6 per Volvo FH. La tecnologia utilizzata per questo primo motore Euro 6 presenta alcune differen-

ze rispetto all'unità I-Torque, ma i livelli di emissioni sono gli stessi, con una riduzione del 77 per cento dell'ossido di azoto e del 50 per cento nelle emissioni di particolato rispetto a Euro 5. Il primo motore Euro 6 si basa sulla collaudata unità Euro 5 di Volvo, disponibile anche nella nuova serie Volvo FH. Proprio come questo motore, il nuovo arrivato è a sei cilindri in linea con iniettori pompa e Selective Catalytic Reduction (SCR) per il sistema di scarico. È dotato anche di un sistema di abbattimento dei gas di scarico (EGR, Exhaust Gas Recirculation) e di un filtro antiparticolato per diesel (DPF, Diesel Particulate Filter), soluzioni che Volvo Trucks utilizza già da diversi anni negli Stati Uniti e in Giappone.

UN NUOVO PACCHETTO DI SERVIZI PER LE SOCIETÀ DI TRASPORTO

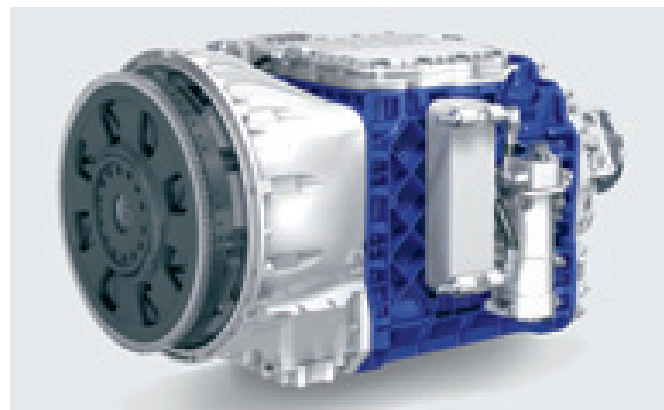
Passa da qui la massima cura del cliente

GÖTEBORG - Insieme al nuovo FH, Volvo Trucks lancerà un pacchetto per il risparmio di carburante ideato appositamente per soddisfare le esigenze derivanti da operazioni a lungo raggio. Esso contiene sia una parte del veicolo che include I-See e altre soluzioni hardware, sia una sezione dedicata ai servizi che consentono il risparmio di carburante. Tra questi, il "Fuel Advice" (consulenza consumi), un programma per cui il consumo di carburante viene monitorato e sia l'azienda di trasporto, sia il conducente ricevono supporto continuo al fine di ridurre i consumi. "Fuel Advice" consente un risparmio di carburante durevole fino al 5 per cento. Il pacchetto carburante comprende anche corsi di formazione per i conducenti ai quali vengono insegnate tecniche di guida innovative che consentono un notevole risparmio di carburante. La formazione si basa principalmente sullo stile di guida, la pianificazione della guida in base ai percorsi e gli effetti della guida offensiva e difensiva.

Numerose altre soluzioni sono state messe in opera per aumentare al massimo i tempi di operatività per le aziende di trasporto. Con la piattaforma Volvo Action Service si ha monitoraggio online del veicolo, pianificazione dell'officina più efficiente e chiamata. Ciò è stato reso possibile dalla nuova struttura elettronica della serie Volvo FH. Grazie all'utilizzo di un'unità di comunicazione chiamata Telematics Gateway, il veicolo stabilisce una connessione remota tramite la rete GSM. Questo consente all'officina di monitorare a distanza il veicolo, controllando l'usura di freni e frizione e le condizioni della batteria e del filtro del deumidificatore. Poiché l'officina è sempre informata sulle condizioni del veicolo ed è in grado di leggere in anticipo i codici dei proble-

mi, ogni intervento può essere preparato con maggiore efficienza ed eseguito più rapidamente. La connessione remota consente anche di inviare informazioni al veicolo. Vari parametri possono inoltre essere regolati a distanza. Ad esempio, è possibile attivare l'indicatore di carico e misurare la calibrazione del consumo di carburante. In pratica, tutte le operazioni che possono essere eseguite via cavo in officina in futuro potranno essere effettuate a distanza. Questo significa che il veicolo non dovrà recarsi in officina per l'installazione degli aggiornamenti. Intere flotte delle aziende di trasporto potranno essere aggiornate indipendentemente dalla posizione geografica dei vari camion.

La chiamata a Volvo Action Service è un'altra delle nuove caratteristiche che aumentano la sicurezza del conducente. All'interno del veicolo, questa funzione è visibile soprattutto nel nuovo pulsante VAS presente sulla plancia. È sufficiente premerlo una volta e il sistema si connette all'helpdesk per i clienti Volvo Action Service. Le informazioni trasmesse dal camion permettono al conducente di contattare un coordinatore che parla la sua stessa lingua. Il coordinatore riceve informazioni dirette sull'esatta ubicazione del veicolo. Se questo è dotato di Dynafleet, il coordinatore è inoltre in grado di vedere chi sta chiamando. Contemporaneamente, vengono trasmessi anche il numero di targa e di telaio. Volvo Action Service è in grado di trasmettere all'officina Volvo i codici dei problemi del veicolo e, grazie a una rete di 1.100 officine Volvo autorizzate in tutta Europa, è sempre possibile trovarne una nelle vicinanze. I codici dei problemi consentono ai tecnici dell'assistenza di prepararsi al meglio e di permettere così al camion di tornare operativo il prima possibile.



La catena cinematica I-Torque con la trasmissione intelligente I-Shift. Soddisfatti i requisiti Euro 6 e una forte riduzione dei consumi.

INTERVISTA AD ALESSANDRO MORTALI, SENIOR VICE PRESIDENT HEAVY RANGE IVECO

“RINNOVARE I PARCHI PER MIGLIORARE L'EFFICIENZA DEL SISTEMA”

HANNOVER - Accoglienza europea eccellente per il nuovo Stralis Hi-Way. “Adesso speriamo che sia il mercato a non essere troppo severo”, commenta Alessandro Mortali, Senior Vice President heavy range.



Alessandro Mortali, Senior Vice President heavy range Iveco

I responsi sono stati tutti positivi. “Il mezzo è sicuramente eccezionale, con una tecnologia del motore superlativa, e in più una grande attenzione alle esigenze dell'autista, e ai conti delle aziende, visto il sensibile miglioramento del valore residuo. Quello che dobbiamo verificare è come sarà il mercato il prossimo anno. Purtroppo Iveco è molto forte nel Sud dell'Europa, che è l'area che più sta soffrendo. La Spagna in questo momento è un mercato fermo, l'Italia è andata molto male”.

Chiederete insieme agli altri costruttori un intervento del Governo per sostenere il trasporto?

“Non chiederemo nulla come azienda, ma semplicemente ci aspettiamo che a livello europeo si

muova qualcosa. Dopo aver chiesto ai costruttori di fare sacrifici enormi per sviluppare tecnologie sofisticate come l'Euro 6, purtroppo il sistema di trasporto viaggia ancora a due velocità, da una parte ci sono le grandi flotte, che hanno mezzi aggiornati, e poi una percentuale molto elevata, superiore al 30 per cento, di altre realtà che viaggiano se va bene con un Euro 3. Si tratta di una forte distonia anche a livello competitivo. Sarebbe interessante che a un certo punto, a livello infrastrutturale, si riconoscesse questa situazione e si cercasse di correggerla in qualche modo, cercando di spingere i trasportatori nella direzione di rinnovare il proprio parco mezzi, il che porterebbe anche a un'efficienza di sistema, in grado di ridurre i costi del trasporto. In più avremmo un miglioramento delle emissioni a livello europeo e quindi un costo per la comunità che si abbassa. Quella sarebbe la strada giusta da seguire, mettere semplicemente dei soldi sul tavolo per chi compra un Euro 6 non serve”.

Il nuovo Stralis sembra piacere anche in Germania, contate di aumentare le vostre quote in tutta Europa?

“Assolutamente sì, questo è un mezzo che ci porta a confrontarci con tutti gli altri brand. La nostra proposta diventa molto attraente, perché a livello di driving comfort, di tecnologia e soprattutto di costo, sia di acquisto che d'esercizio,

siamo estremamente competitivi. Lo Stralis Hi-Way è una magnifica macchina operatrice, prodotta con il giusto livello di qualità e con contenuti tecnici che permettono di mantenere un alto valore residuo. Queste basi ci permettono di puntare su mercati come quello tedesco, quello inglese, quello olandese”.

Avete scelto di proporre lo Stralis Hi-Way sia con motore Euro 5 che Euro 6.

“Per il momento continueremo a puntare sul motore attuale, che è ottimo, e poi proprio in questi giorni cominciamo a raccogliere gli ordini per le versioni Euro 6. I volumi che ci aspettiamo sono chiaramente molto piccoli, ma se lo vogliamo ordinare c'è”.

Tra le altre novità c'è anche il Trakker, presentato in un periodo non facile per i mezzi d'opera.

“Si tratta di un camion che doveva per forza prendere questa strada di miglioramento, che ha

ricevuto la nuova cabina dello Stralis e tutta la parte elettronica dell'Hi-Way, compreso l'Iveconnect. Una scelta importante di tecnologia su di un prodotto off road”.

Anche per il Trakker si apre quindi un mercato europeo più ampio?

“Sicuramente. Diciamo che il Trakker ha da sempre avuto un mercato europeo interessante, fin dagli esordi è stato riconosciuto come un veicolo off road di eccellenza. Peccato che si tratti di un segmento oggi fermo, però noi ci siamo, appena si riparte abbiamo un veicolo ottimo su cui contare”.

Grazie a questa gamma Iveco è diventato un world player.

“Stiamo infatti seguendo una strategia di prodotto molto più lineare tra Europa e America Latina. In più, lavoriamo per esportare Stralis e Trakker in Cina e svilupperemo molto le nostre attività in Africa”.

IVECO / Il miglior contributo per l'efficienza del settore del trasporto su gomma

Stralis Hi-Way sul tetto del mondo

L'AMMIRAGLIA TORINESE SI AGGIUDICA IL TITOLO DI TRUCK OF THE YEAR PER IL 2013 GRAZIE ALLE SUE CARATTERISTICHE INNOVATIVE PER FACILITARE IL LAVORO DELL'AUTISTA E PER RIDURRE SENSIBILMENTE I COSTI DI GESTIONE.

Mauro Zola

HANNOVER - Non si può dire che sia stata una sorpresa la conquista, da parte dell'Iveco Stralis Hi-Way del titolo di Truck of the Year. I contenuti, soprattutto tecnici, del nuovo motore Euro 6 e l'attenzione alla componente tecnologica utilizzata per facilitare il lavoro dell'autista e ridurre i costi di gestione erano tali da porre il trattore del costruttore torinese in pole position per l'assegnazione del riconoscimento, puntualmente arrivata, con grande soddisfazione di tutto il management, profondamente rinnovato dopo l'ingresso in carica dell'attuale Amministratore Delegato Alfredo Altavilla, che ha mostrato di avere ben chiara in mente la strada da seguire. “Siamo fieri - ha commentato - 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”.

PREZIOSO CONTRIBUTO

E in effetti anche le motivazioni per l'attribuzione del premio hanno molto battuto sulla questione: “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” sintetizzano i membri della giuria. Inoltre, in occasione del debutto di fronte al pubblico internazionale Iveco ha aggiunto al novero delle motorizzazioni dello Stralis Hi-Way due nuove scelte, un Cursor 9 da 400 cv e con una coppia di 1.700 Nm, dedicato in particolare al trasporto carburante, e un Cursor 11 con potenza massima di 480 cv e coppia di 2.250 Nm, che potrebbe diventare in Italia il nuovo best-seller del costruttore. Alla base del nuovo progetto c'è infatti soprattutto il motore Euro 6, che presenta caratteristiche uniche come il sistema HI-eScr sviluppato da Fiat Powertrain Industrial, che ha permesso di raggiungere i limiti di emissioni Euro 6 senza bisogno di ricorrere alla tecnologia Egr.

La nuova tecnologia ha quindi consentito al costruttore torinese di semplificare il sistema di post trattamento dei gas di scarico, puntando sull'efficienza del sistema di riduzione catalitica Scr, riducendo di conseguenza il peso del motore, oltre al consumo di carburante e semplificando le operazioni di manutenzione. Novità anche tra le cabine del nuovo Stralis: alla Hi-Way, con larghezza di 2.500 mm e due versioni di tetto, alto e basso, in grado di garantire il massimo livello di comfort nei trasporti a lungo raggio, si sono aggiunte la cabina media Hi Road con larghezza di 2.300 mm (e ancora, a scelta, con tetto alto o basso) e la Hi Street

corta per il trasporto locale e regionale. In tutti i casi il livello di comfort e delle dotazioni infotainment, compreso il sistema esclusivo di gestione Iveconnect, pongono il nuovo Stralis tra i modelli più avanzati.

TANTA SICUREZZA

Anche in queste nuove versioni lo Stralis Hi-Way conferma le sue caratteristiche vincenti, che permettono di ridurre il costo totale di esercizio anche del 4 per cento nel caso del trasporto a lungo raggio nell'arco di 48 mesi con una percorrenza annua di 130mila km. Oltre alla profittabilità molta attenzione è stata posta anche al tema della sicurezza. Equipaggiando il Truck of the Year 2012 con tutta la gamma dei sistemi noti, come Ebs, Esp, Acc, Hill Holder, Lane Departure Warning e l'esclusivo Driver Attention Support, che monitora il livello di attenzione dell'autista. Completano il quadro i fari allo Xenon e le luci diurne Running Light che ne migliorano la visibilità. Ultimo fattore vincente è il miglioramento aerodinamico a cui è stata sottoposta la cabina, che si distingue fin da subito dalle versioni precedenti per la maggior inclinazione del tetto. Il coefficiente di penetrazione aerodinamica è stato migliorato del 3 per cento, il che oltre a rendere l'abitacolo più silenzioso permette di risparmiare carburante.



NUOVI ACCESSORI PER IL COMFORT E DUE PROPOSTE PER IL FUTURO

Ammiraglia ancor più emozionante

HANNOVER - Per quanto già di serie lo Stralis Hi-Way sia perfettamente in grado di soddisfare qualsiasi cliente, è comunque possibile aggiungere alle dotazioni di serie tutta una serie di pacchetti personalizzabili. Per dimostrare fino a che punto Iveco ha messo in mostra all'IAA una versione denominata non a caso Emotional, su cui sono stati aggiunti gli accessori più interessanti insieme a due proposte che permettono di buttare un occhio sul futuro non soltanto del costruttore ma dell'intero settore.

Nel primo caso si tratta di accessori che fanno parte della linea Parts&Services, come la nuova macchina per il caffè marchiata Lavazza, oppure il sistema di entertainment tecnologicamente avanzato che integra suono e video di alta qualità, o ancora il sistema di luci interne a Led, che crea un ambiente particolarmente rilassato. Molto più avanzato il pannello solare montato sul tetto, che permette di ricaricare le batterie anche quando lo Stralis non è in marcia.

Siamo invece decisamente nel futuro con il concept Vehicle Control Center, che comprende un'interfaccia per l'utente basata su

di una piattaforma table app-based, in pratica un tablet, con però un'interfaccia personalizzata sulla base del family feelings Iveco, che permette di controllare tutta una serie di funzioni, dalla navigazione on line alla radio in streaming, fino all'accesso agli ormai immancabili social network.

Fin qui tutto abbastanza prevedibile, il bello è però che, in aggiunta, molte applicazioni permettono invece all'autista di dialogare con il veicolo, gestendo il climatizzatore oppure configurando le impostazioni del camion e perfino attivando strumenti di gestione della flotta o di diagnostica dei componenti principali. Durante le ore di guida sarà questa, per questioni di sicurezza, l'unica parte attiva, le altre funzioni si attivano infatti soltanto a veicolo spento.

La seconda innovazione proposta da Iveco sullo Stralis Emotional riguarda l'utilizzo di luci a Led per i fari anteriori e posteriori, che oltre confermare più durature e meno dispendiose, garantiscono una visibilità migliorata del dieci per cento rispetto alle lampadine Xenon.

HANNOVER - Anteprima mondiale per il nuovo Trakker, che si distingue dal modello precedente soprattutto per la nuova cabina, il cui design, e di conseguenza il livello di comfort, seguono l'esempio di quella dello Stralis Hi-Way. Non a caso si chiama Hi-Land, nel caso si tratti della cabina corta con tetto basso, oppure Hi-Track quella lunga che contiene un posto letto e può essere declinata sia con il tetto alto che con quello basso. Sono derivate dai modelli Hi-Street e Hi-Road, che andranno a equipaggiare le nuove versioni regionali o nazionali e come queste dispongono di una plancia completamente rivista, a partire dalle plastiche che sono di migliore qualità e sottoposte a trattamenti antigraffio. Più importante, naturalmente, l'ergonomia, che è stata migliorata, rivedendo la disposizione dei vari comandi, che sono tutti a portata di mano dell'autista senza che questo debba staccare la schiena dal sedile di guida, oltre a essere diventati più visibili.

MOTORI CONFERMATI

Non sono invece cambiati i motori, che restano il Cursor 8 da 360 cv e il Cursor 13 con 410, 450 o 500 cv. Nel primo caso si tratta del ben conosciuto e apprezzato 6 cilindri da 7.7 litri con turbina a geometria variabile, mentre nel secondo il 13 litri è proposto nella sua versione meno potente con la turbina a geometria fissa con valvola wastegate e



Anteprima mondiale per il nuovo Trakker protagonista del cava e cantiere

Hi-Land e Hi-Track le nuove cabine

MA NON È SOLO LA CABINA, DERIVATA DA QUELLA DELLO STRALIS HI-WAY, DISTINGUE IL NUOVO IVECO OFF ROAD CHE È STATO COMPLETAMENTE RIVISTO PER POTER GARANTIRE AGLI OPERATORI IN CAVA E CANTIERE IL MIGLIOR SERVIZIO, SIA SOTTO IL PROFILO DELLA GUIDA SIA DAL PUNTO DI VISTA DELL'EFFICIENZA.

nelle altre due declinazioni con quella a geometria variabile. In tutte e due le opzioni si tratta di propulsori che fanno dell'affidabilità e dell'attenzione ai costi di gestione le pro-

prie caratteristiche più evidenti, pur mostrandosi all'occorrenza pronti alla risposta e performanti, in grado di affrontare al meglio le cave più impegnative. A completare il pacchetto

tecnico la disponibilità di un rallentatore Intarder che aggiunge sicurezza e preserva l'impianto frenante.

Sempre da ZF arrivano i cambi, a partire dai manuali della serie Ecosplit a nove o

sedici marce, con il sistema servo shift che migliora il comfort dell'utilizzatore e rende più sicuro ogni cambio di rapporto, fino all'automatizzato Eurotronic, con, a scelta, dodici o sedici marce, con se-

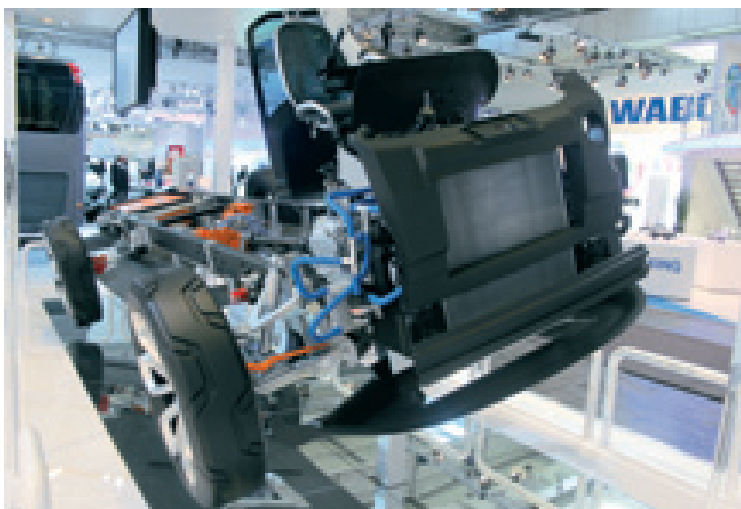
lettore integrato nel devio guida.

Le altre caratteristiche vincenti del Trakker restano quelle già evidenziate dalle serie precedenti, in prima linea la robustezza, a partire dal telaio

in acciaio ad alto limite di snervamento. A prova di off road anche le sospensioni, testate a fondo anche nel corso dell'ultimo raid Dakar, vinto proprio da Iveco con il Trakker.

VERSO IL DOMANI CON IL CONCEPT IVECO DUAL ENERGY

Tecnologie futuristiche per il trasporto leggero



Lo chassis
Dual Energy.

HANNOVER - Anche nel campo dei furgoni Iveco punta dritto verso il futuro, anticipato dal concept Iveco Dual Energy. Si tratta di uno chassis, esposto al Salone, in cui convergono tutta una serie di tecnologie che rappresentano quanto di meglio oggi si possa installare su di un veicolo da trasporto leggero.

Il nome **Dual Energy** infatti sta a indicare che convivono due differenti tipi di trazione, una completamente elettrica, quindi a emissioni zero, e una ibrida, in grado di garantire una mobilità a lungo raggio, riducendo comunque consumi ed emissioni anche del 25 per cento. Se questa tecno-

logia, che comprende naturalmente il recupero dell'energia cinetica delle frenate e l'immagazzinamento della stessa nel pacco batterie, garantisce la stessa autonomia di un normale motore diesel ma con costi ed emissioni ben inferiori, la modalità elettrica si dimostra l'ideale per l'uso urbano in cui le variabili ambientali (e anche la riduzione delle emissioni sonore) si dimostrano fondamentali e in cui le prestazioni in termini di velocità non sono così importanti.

Per sviluppare il concept Iveco ha messo in atto un progetto di cooperazione con tutta una serie di specialisti internazionali. Il telaio multifunzionale ad esempio è stato sviluppato in collaborazione con Arcelor Mittal e Magneto, i componenti in fibra con Xperion, le sospensioni in multi materiale con Streparava, i moduli in plastica integrati con Sole.

Molto diversificati anche gli interventi sulla driveline: Bosch ha contribuito allo sviluppo dell'e-drive, il motore/generatore elettrico dotato di inverter, FPT Industrial ha fornito il cambio multimodale, Johnson Control la batteria agli ioni di litio, ZF lo sterzo elettrico, Brembo l'Electric Brake System, Denso il sistema di raffreddamento a doppio senso, Crf lo scambiatore di calore e Dainese gli airbag avvolgenti.

Che stanno alla base anche di un altro progetto Iveco, quello dei sedili, per Daily e Stralis, dotati di airbag D-air, che si basano su di una tecnologia che proviene dall'automobilismo sportivo. Questa impiega sacchi con struttura tridimensionale a espansione controllata (con un tempo di reazione, gonfiaggio compreso, di 45 millisecondi) che insieme al gonfiaggio ad alta pressione permette all'airbag di avvolgere il corpo di autista o passeggero con il massimo assorbimento dell'urto ma il minimo ingombro.



N U O V O S T R A L I S H I - W A Y



W I N N I N G O N T H E H I - W A Y

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

W W W . I V E C O . I T

INTERVISTA A MAURIZIO POMPEI, DIRETTORE COMMERCIALE TRUCKS IN MERCEDES-BENZ ITALIA

“Sfidiamo la crisi con le carte vincenti di qualità ed efficienza”

HANNOVER - Inseguendo nel gennaio di quest'anno come Direttore Commerciale Trucks di Mercedes-Benz Italia, Maurizio Pompei, 44 anni, laurea in Economia e commercio conseguita alla Sapienza di Roma, vanta una grande esperienza nella vendita e nel marketing di veicoli, in particolare commerciali e industriali.



Maurizio Pompei, Direttore Commerciale Trucks di Mercedes-Benz Italia

Prima di assumere il nuovo incarico, si è occupato per i tre anni precedenti, e sempre in Mercedes-Benz Italia, di vendite di vans usati. Prima ancora si è occupato di gestione marketing per veicoli commerciali e automobili presso una società di consulenza e più indietro nel tempo è stato direttore marketing presso una società finanziaria nel settore del credito al consumo.

Nel suo intervento alla conferenza stampa Daimler ad Hannover, Andreas Renschler, responsabile Daimler Trucks and Buses, ha parlato della situazione difficile in cui versano i mercati dell'Europa meridionale. Cosa ci può

dire a proposito dell'Italia?

“Nel 2012 in Italia siamo entrati nella seconda fase della crisi economica iniziata nel 2008. Le stime al ribasso ci dicono che l'anno in corso si chiuderà con un consuntivo di circa 13mila veicoli pesanti immatricolati. Ci aspettiamo però una ripresa nel 2013, anche se non bisogna farsi troppe illusioni: non si tornerà ai livelli che hanno preceduto il 2008 anche se comunque potremo tornare a ragionare in termini più positivi rispetto alla situazione attuale”.

In questo scenario, quale sarà il ruolo di Mercedes-Benz Trucks e della sua ampia gamma di proposte?

“Possiamo a buon diritto vantare una gamma di prodotti completamente rinnovata con una caratteristica di fondo comune a tutti le nostre proposte: la massima efficienza nei consumi e nelle prestazioni garantita a tutti gli operatori del trasporto. In un periodo di crisi come questo, la gestione ottimale della TCO, la Total Cost of Ownership, è un impegno inderogabile per tutti gli operatori del trasporto. Ridurre i consumi, migliorare l'efficienza complessiva del veicolo e garantire la redditività delle operazioni di trasporto: a queste esigenze Mercedes-Benz risponde con la sua proposta di modelli all'avanguardia. E i risultati non mancano: il nuovo Actros sta dando risultati soddisfacenti, anche grazie ai servizi collegati, come per esempio il FleetBoard per le soluzio-

ni telematiche. E parallelamente all'introduzione del nuovo Antos, FleetBoard introduce nuove soluzioni anche per i servizi di distribuzione pesanti. Le applicazioni specifiche nei servizi di distribuzione richiedono soluzioni telematiche flessibili. Con l'aiuto del FleetBoard i processi di logistica e distribuzione vengono gestiti in modo ottimale, consentendo inoltre il massimo sfruttamento del potenziale dei veicoli. Apro una parentesi: quando parliamo dei tanti servizi che ruotano attorno agli autocarri e ai veicoli commerciali della Stella, ci riferiamo a soluzioni progettate e implementate all'insegna della collaborazione, disponibilità e competenza”.

L'arrivo del nuovo Antos apre anche in Italia interessanti prospettive nel settore della distribuzione pesante...

“La filosofia che sottende al progetto del fratello minore dell'Actros è andare incontro alla specializzazione di prodotto per rispondere al meglio alle esigenze particolari dei singoli utilizzatori. Mercedes-Benz è la prima casa costruttrice a proporre un autocarro studiato ad hoc per l'impiego nel servizio di distribuzione, un settore in cui sono richiesti mezzi idonei all'uso quotidiano con una buona visibilità, facili da guidare, parsimoniosi e a basso livello di emissioni. Inoltre, le forti differenze topografiche tra i vari itinerari regionali e le diverse tipologie di carico rendono necessaria una gamma di motori con un ampio

spettro di potenza; e poi le numerose soste richiedono un sistema di accesso che agevoli il frequente saliscendi. Antos è stato pensato e progettato nei minimi particolari per rispondere proprio alle variegate esigenze delle aziende di trasporto e dei loro autisti, impegnati quotidianamente sia su circuiti urbani che su strade regionali e anche autostrade”.

Quali sono allora i punti di forza della nuova proposta?

“Una gamma di modelli versatili come è versatile il campo d'impiego potenziale dell'Antos, che tra l'altro è disponibile anche nelle versioni specializzate Loader e Volumer in grado di soddisfare ancora più specifiche esigenze. E poi la capacità di carico, l'efficienza tecnologica delle motorizzazioni Euro 6, il cambio automatizzato, la cabina di guida ergonomica con un posto guida di altissimo livello, in linea con le prerogative che già caratterizzano la famiglia Actros. A questo proposito, il legame di Antos con il fratello maggiore lo si evince anche dalla piena disponibilità per il settore della distribuzione di tutti i sistemi di assistenza per la sicurezza che già appartengono alla nostra ammiraglia. La dotazione di serie di Antos prevede il sistema frenante elettropneumatico a regolazione elettronica Ebs con freni a disco su tutte le ruote, un freno motore molto efficiente, il sistema antibloccaggio Abs, la regolazione antiscivolo Asr e lo Stability Control Assist”.

DAIMLER / Parata di stelle sull'avveniristico ed enorme stand allestito allo IAA di Hannover

Prova di forza

IL GRUPPO TEDESCO APPROPFITTA DEL SALONE “CASALINGO” PER MOSTRARE I MUSCOLI E RIBADIRE IL SUO IMPEGNO PER LA LEADERSHIP MONDIALE NEL SETTORE DEI VEICOLI INDUSTRIALI. TANTE LE NOVITÀ PRESENTATE AL PUBBLICO, CON LE LUCI DEI RIFLETTORI PUNTATE SULL'ANTOS, IL FRATELLINO DELL'AMMIRAGLIA ACTROS SPECIALIZZATO NELLA DISTRIBUZIONE PESANTE.

Fabio Basilico

HANNOVER - Allo IAA di Hannover Daimler ha mostrato i muscoli, trasformando l'appuntamento del 2012 con il Salone internazionale dei veicoli industriali in uno showtime dei successi commerciali di Stoccarda nel mondo (aumento delle vendite dei soli trucks del 20 per cento nei primi otto mesi dell'anno), in netta controtendenza rispetto alla crisi economica ancora imperante e in particolare dei risultati non proprio soddisfacenti dei mercati nel Sud Europa, peraltro compensati, almeno per quanto riguarda il colosso tedesco, dalle forti vendite registrate tradizionalmente nella fascia Nord del Vecchio Continente. L'avveniristico ed enorme stand Daimler alla Fiera di Hannover è stata una vera prova di forza, con un padiglione intero a disposizione di una gamma estremamente completa di trucks, vans, buses e veicoli speciali.

CONSISTENTI INVESTIMENTI

“Abbiamo investito fortemente in nuove piattaforme tecnologiche - ha dichiarato soddisfatto Andreas Renschler, responsabile Daimler Trucks and Buses, durante la conferenza stampa - abbiamo preparato con cura il lancio di nuovi marchi in mercati emergenti, abbiamo gettato le basi per nuove generazioni di prodotti. Ognuno in Daimler ha lavorato duramente per implementare i nostri progetti strategici e fare di Daimler un attore globale”.

In quest'ottica trovano la lo-

collocazione ideale Bharat-Benz, il nuovo marchio indiano del Gruppo rappresentato ad Hannover da un cassonato LDT 914R e un ribaltabile HDT 3128, così come il marchio Western Star che insieme a Freightliner rappresenta Daimler sui mercati nordamericani, dove Daimler, a fronte di una crescita generale del mercato trucks stimata tra il 10 e il 20 per cento nel 2012, è arrivata a una quota di mercato del 27 per cento in tutta l'area Nafta, quindi Stati Uniti, Canada e Messico. Cre-

scita anche in Giappone, intorno al 20 per cento, e positive prospettive per i cosiddetti Paesi Bric: come ha spiegato Andreas Renschler, “a dispetto di un temporaneo declino del 15 per cento, il mercato brasiliano rimane di alto livello in questo 2012 con oltre 130mila unità nei segmenti trucks medi e pesanti. Il settore dei veicoli commerciali in Russia si sta espandendo a ritmi di crescita consistenti con vendite intorno a 145mila unità. Le nostre vendite di trucks sono aumentate in

agosto di oltre l'80 per cento. Altrettanto ottimistiche le previsioni per quanto riguarda l'India, nonostante la domanda di veicoli commerciali sia stata recentemente condizionata da una debole crescita economica generale. Stiamo però parlando del terzo mercato più grande a livello mondiale, con oltre 300mila veicoli. Per Daimler c'è grande spazio per continuare sulla strada dell'espansione. Il mercato numero uno al mondo per i veicoli commerciali è la Cina, altro Paese strategico



Avveniristico e supertecnologico: così appariva ai visitatori lo stand Daimler allestito allo IAA di Hannover con tutte le novità e le proposte mondiali del Gruppo tedesco.

che nel 2012 offrirà margini di crescita".

Una nutrita serie di novità firmate Daimler Truck era al centro dell'attenzione dell'esposizione tedesca. Nel settore trucks, le luci dei riflettori non potevano che accendersi sul nuovo Mercedes-Benz Antos, il fratellino dell'Actros specializzato nella distribuzione pesante. Con un peso totale a terra da 18 a 26 tonnellate, Antos è particolarmente indicato per il servizio di distribuzione regionale, che si tratti di generi alimentari, gasolio per riscaldamento, materiali edilizio o servizi municipali. La famiglia Antos propone una gamma di modelli versatile quanto il campo d'impiego, con la possibilità di disporre anche delle versioni superspecializzate Loader e Volumer. Antos Loader è stato ottimizzato sotto il profilo della portata utile tanto da registrare valori record per perso a vuoto e carico utile. È la prima motrice per autotreni da 40 tonnellate a scendere sotto la soglia delle sei tonnellate di peso a vuoto e nonostante il motore a norma Euro 6. Tra i vantaggi di Antos Volumer c'è sicuramente il piano di carico ribassato di 80 mm rispetto alle altezze precedentemente disponibili.

Le motrici per semirimorchio sono disponibili a due e tre assi con passo da 2.650 a 4.000 mm; per gli autotelai i passi di-

sponibili coprono la fascia da 3.700 a 6.700 mm con intervalli modulari di 300 mm. Accanto all'Antos autotelaio a due assi è prevista anche la versione a tre assi con asse posteriore aggiunto, eventualmente anche con pneumatici gemellati. Tra gli assi nella manica del nuovo "piccolo" pesante della Stella ci sono anche l'ampia offerta di motori Euro 6, il cambio automatizzato per tutti i modelli e la cabina di guida ergonomica, la ClassicSpace in versione corta S e medio-lunga M, quest'ultima offerta anche nella versione CompactSpace particolarmente bassa, ideale per esempio per gli autocarri allestiti con un gruppo frigorifero.

UNITÀ EFFICIENTI

Per quanto riguarda le motorizzazioni, Antos ha a disposizione una gamma ampia di unità diesel BlueEfficiency Power, comprendente tre sei cilindri in linea Euro 6, rispettivamente di 7.7 litri, 10.7 litri e 12.8 litri. La potenza si esprime in un range da 175 kW/238 cv per gli impieghi più leggeri senza rimorchio fino a 375 kW/510 cv per gli autotreni e gli autoarticolati che affrontano tracciati stradali molto impegnativi. La trasmissione della coppia è affidata ai veloci cambi automatizzati Po-

AD HANNOVER AMPIO SPAZIO DEDICATO AL NUOVO VAN DELLA STELLA Vetrina internazionale per il Citan



Il Citan esposto ad Hannover.

HANNOVER - Il piccolo della famiglia dei vans Mercedes-Benz, il Citan, ha avuto un posto d'onore all'interno dello stand Daimler al Salone di Hannover. Il nuovo arrivato che soddisfa le esigenze dei professionisti delle consegne urbane vanta un vano di carico fino a 3,8 metri cubi, 800 kg di carico utile massimo e consumi straordinariamente bassi (4,3 litri/100 km) a fronte di ottimali prestazioni di trasporto, perfettamente in linea con la filosofia Daimler. Il modello base è il Citan furgone, disponibile in tre versioni di lunghezza: 3,94 m (Compact), 4,32 m (Long) e 4,71 m (Extralong). Anche la larghezza di soli 2,14 m consente di muoversi agevolmente nel traffico urbano.

Si affianca poi il Citan Mixto a cinque posti, basato sulla versione Extralong, con sedile posteriore ripiegabile, griglia di separazione dal vano di carico a richiesta e due porte scorrevoli. La terza versione è il Citan Kombi, veicolo a cinque posti derivato dalla versione Long, con sedile posteriore ripiegabile, portellone posteriore ad ampia apertura di serie e porta laterale scorrevole, a richiesta su entrambi i lati. Nel furgone, il vano di carico può essere lungo 1,36 m, 1,75 m o 2,13 m mentre la capacità è rispettivamente pari a 2,4 metri cubi, 3,1 mc e 3,8 mc. In funzione della lunghezza e della versione di peso, il carico utile ammonta a 500, 635 o 800 kg.

La gamma delle motorizzazioni è ampia. Il turbodiesel Euro 5 a iniezione diretta OM 607 da 1.5 litri è disponibile in tre livelli di potenza: 108 CDI da 55 kW/75 cv, 109 CDI da 66 kW/90 cv e 111 CDI da 81 kW/110 cv. A questi va poi aggiunto il brillante propulsore benzina Euro 5 sovralimentato da 1.2 litri del Citan 112 con potenza di 84 kW/114 cv. La redditività è un tratto caratteristico del nuovo Citan che vanta oltre a bassi consumi anche lunghi intervalli di manutenzione che arrivano fino a 40mila km o in alternativa 2 anni.

Di serie per il Citan con motore a benzina e a richiesta per le motorizzazioni diesel è disponibile il pacchetto BlueEFFICIENCY che include tra l'altro la funzione Eco start/stop. Inoltre, ad Hannover ha debuttato il prototipo dello Sprinter E-CELL. Mercedes-Benz, dunque, trasferisce l'ecocompatibile sistema di propulsione del già conosciuto Vito E-CELL dalla gamma dei compact a quella dei grandi veicoli commerciali. Prima il Vito E-CELL furgone, poi il Kombi, ora lo Sprinter: passo dopo passo, la Stella prosegue il suo cammino nello sviluppo di veicoli commerciali a trazione elettrica a batteria.

werShift 3 Mercedes a otto e dodici marce.

Anche per il fratello maggiore Actros, lo IAA di Hannover è

stata l'occasione per proporre interessanti novità di gamma. A cominciare dai nuovi motori della serie OM 470 e OM 936 a norma Euro 6, due sei cilindri in linea - gli stessi che equipaggiano l'Antos - che si aggiungono all'innovativo OM 471 da 12.8 litri con potenze comprese tra 310 kW/421 cv e 375 kW/510 cv e valori di coppia tra 2.100 e 2.500 Nm. L'OM 470 da 10,7 litri deriva dalla serie OM 471 con cui condivide, tra l'altro, il modernissimo sistema a iniezione X-Pulse. È disponibile in quattro versioni di potenza, con valori di coppia compresi tra 1.700 e 2.100 Nm: 240 kW/326 cv, 265 kW/360 cv, 290 kW/394 cv e 315 kW/428 cv. L'OM 936 da 7.7 litri è invece offerto in cinque versioni di potenza: 175 kW/238 cv, 200 kW/272 cv, 220 kW/299 cv, 235 kW/320 cv e 260 kW/354 cv. La coppia è compresa tra 1.000 e 1.400 Nm. Parallelamente alle nuove trasmissioni, e in contemporanea con Antos, Mercedes-Benz lancia due modelli Actros studiati per trasporti specifici. Si tratta anche in questo caso di Loader e Volumer.

Il Salone di Hannover ha coinciso con l'avvio della pro-

duzione del nuovo Fuso Canter Eco Hybrid a Tramagal, in Portogallo, e il conseguente lancio sui più importanti mercati europei occidentali a cui seguiranno man mano altri Paesi (in Giappone la vendita di questa nuova generazione è già iniziata). C'è dunque grande attesa per il primo autocarro della sua categoria prodotto in serie nel Vecchio Continente. Con 1.200 esemplari totali prodotti in cinque anni a partire dal 2006, già il Center Eco Hybrid di prima generazione era un vero e proprio modello di serie. Con il suo erede, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation ha obiettivi ancora più ambiziosi, come dimostrano la produzione aggiuntiva europea e l'ampliamento dell'offerta di veicoli con guida a sinistra.

Il dato del 23 per cento riferito alla diminuzione del consumo di carburante rispetto a un Canter tradizionale è di sicuro argomento di grande attrattiva anche per i trasportatori europei alle prese con i vertiginosi aumenti dei costi di gestione. Infatti, a fronte di un sovrapprezzo, comunque non esagerato, per la tecnologia di trazione ibrida, Canter Eco Hybrid si ammortizza nel giro di pochi anni. Tecno-

logia ibrida che si basa su una struttura ibrida parallela, con il motore elettrico supplementare posizionato tra frizione e cambio. Dal Canter con trazione diesel convenzionale proviene il modernissimo turbodiesel a quattro cilindri di tipo 4P10 con cilindrata di 3 litri, potenza di 110 kW/150 cv e coppia massima di 370 Nm a 1.320-2.840 giri/min. Il motore è dotato di ricircolo dei gas di scarico e filtro antiparticolato. Il propulsore elettrico è un motore sincrono a eccitazione permanente con una potenza di 40 kW. La coppia massima di 200 Nm è pienamente disponibile fin dall'avviamento, come di consueto per un motore elettrico. Il motore elettrico ricava la propria energia da batterie agli ioni di litio, composte da nove moduli. Raffreddate ad aria, sono contenute in un robusto alloggiamento sul lato sinistro dell'autocarro, tra gli assi, e hanno una carica di 7,5 Ah e un peso di soli 63,5 kg. Altro elemento di spicco del Fuso Canter Eco Hybrid è il cambio completamente automatizzato a doppia frizione Duonic, primo cambio a doppia frizione al mondo a essere montato su un autocarro. Il gruppo di base su un cambio manuale a sei marce con due frizioni idrauliche a bagno d'olio e sistema di gestione elettronica. Durante la marcia è già impostato il rapporto successivo, che quindi viene innestato in modo estremamente rapido, senza strappi né perdite di potenza.

NESSUNA PENALIZZAZIONE

L'avviamento dell'autocarro è completamente elettrico. A una velocità di circa 10 km/h si attiva il motore diesel, che al di sotto di questa soglia gira al regime minimo per alimentare i gruppi secondari. A seconda della potenza necessaria, il motore elettrico aiuta il motore diesel nelle accelerazioni, anche a velocità elevate. A veicolo fermo, il diesel si spegne grazie alla funzione start/stop. Canter Eco Hybrid convince anche per la sua portata, per nulla penalizzata. Il peso aggiuntivo della trazione ibrida si limita a circa 150 kg. Fornito in Europa sempre con un peso totale a terra di 7,5 t, l'autotelaio ha una portata massima di 4.845 kg.



Il nuovo Fuso Canter Eco Hybrid di cui è stata avviata la produzione nell'impianto portoghese di Tramagal e il conseguente lancio sui più importanti mercati dell'Europa occidentale.

LA VERSIONE EURO 6 DELL'URBANO MERCEDES-BENZ È "BUS OF THE YEAR 2013"

Vince il Citaro con i propulsori più all'avanguardia



HANNOVER - È più che meritato il premio "Bus of the Year 2013" attribuito al Mercedes-Benz Citaro Euro 6, primo autobus di linea che viene già consegnato ai clienti con motori di serie conformi alla nuova normativa antiemissioni. Senza contare il fatto che una serie di interventi innovativi riducono il consumo di carburante e le emissioni di CO2 compensando contemporaneamente i pesi addizionali del motore Euro 6.

La serie di motori completamente riprogettati del Citaro sono costituite dal sei cilindri in linea OM 936 con una cilindrata di 7.7 litri e potenze di 220 kW/299 cv e 260 kW/354 cv nonché dall'OM 470 da 10.7 litri con potenze di 265 kW/360 cv e 290 kW/394 cv. Conformi alla norma Euro 6, hanno in comune un'elevata redditività dovuta alla lunga durata, ai bassi consumi di carburante, di AdBlue e di olio motore, nonché ai lunghi intervalli di manutenzione per il filtro antiparticolato che ammontano a 120mila km o due anni. Citaro Euro 6 adotta il raffreddamento del ricircolo dei gas di scarico. Nel post-trattamento dei gas di scarico entrambi i propulsori si avvalgono della tecnologia BlueTec 6 di Mercedes-Benz: il filtro antiparticolato chiuso, combinato con il sistema SCR del costruttore tedesco, utilizzato da anni con successo, si completano in modo ottimale. La trasmissione della forza avviene mediante cambi con convertitori di coppia completamente automatici. Sono disponibili a scelta prodotti Voith e ZF nella versione più aggiornata per l'Euro 6.

Va anche detto che nonostante la norma Euro 6 e il conseguente post-trattamento più complesso dei gas di scarico, il consumo di carburante del nuovo Citaro è inferiore a quello del modello precedente a norma Euro 5 e di per sé già molto contenuto. In media si parla di una riduzione del 5 per cento.

INTERVISTA A GIANCARLO CODAZZI, AMMINISTRATORE DELEGATO MAN TRUCK & BUS ITALIA

“Il nostro impegno è garantire la massima redditività alle aziende”

HANNOVER - Nell'anno d'esercizio 2011, con circa 34mila dipendenti, Man Truck & Bus ha realizzato un fatturato di 9 miliardi di euro vendendo oltre 77.600 autocarri e oltre 5.700 autobus e autotreni per autobus con le marche Man e Neoplan. Nel 2011, l'azienda ha ulteriormente espanso in Europa la propria



Giancarlo Codazzi,
Amministratore delegato
Man Truck & Bus Italia

forte posizione di mercato nel settore degli autocarri oltre le 6 t e occupa ora, rispetto ai suoi concorrenti, il secondo posto con una quota di mercato del 18 per cento. Man ha dunque aumentato per la sesta volta consecutiva la quota di mercato in Europa ed è leader in mercati importanti come l'Austria, la Polonia, la Romania o la Croazia, occupa il secondo posto in Germania, in Danimarca, nella Repubblica Ceca, in Ungheria e in Svizzera. Man Truck & Bus è riuscita ad aumentare le proprie vendite anche nel settore oltre le 8 t. Nel 2012, Man inaugura in Russia il nuovo stabilimento di montaggio veicoli a San Pietroburgo, il marchio Man è inoltre presente da quest'anno sul mercato brasiliano e, nell'ambito di una partnership strategica, Man e Sinotruk stanno preparando la produzione in Cina di autocarri pesanti del nuovo e comune marchio Sitrak.

Quali le novità di punta e gli elementi di forza coi quali la Casa di Monaco si appresta ad affrontare il 2013?

“Man - ci ha detto Giancarlo Codazzi, Amministratore delegato Man Truck & Bus Italia - si è presentata al pubblico di Hannover con un gran numero di innovazioni e novità nel settore degli autocarri, degli autobus, dei motori e dei servizi. Alla fiera i nuovi autocarri della gamma TGL, TGM, TGS e TGX hanno festeggiato il proprio esordio per la futura norma antinquinamento Euro

6. I nuovi autocarri della famiglia TG, riconoscibili dal ristilizzato frontale del veicolo, grazie all'avanzata tecnologia Man Euro 6 viaggiano sulle strade non solo praticamente senza emissioni, ma si distinguono per la grande potenza a fronte di consumi ridotti, per l'eccellente dinamica di marcia, per l'alto comfort di marcia e per i migliori valori di categoria nel calcolo dei costi di esercizio”.

Insomma, lo sbarco dell'Euro 6 non altera l'efficienza dei nuovi Man TGS e TGX.

“Negli autocarri e negli autobus Euro 6 - ha precisato il numero uno in Italia della Casa di Monaco - Man punta su un efficiente concetto composto dal ricircolo regolato dei gas di scarico e dal post-trattamento dei gas di scarico con la tecnologia Scrt (Selective Catalytic Reduction Technology, ndr). Man TGX EfficientLine rimane un campione di risparmio anche nella versione Euro 6. Man è stato il primo costruttore a introdurre sul mercato questo autocarro di massima efficienza, che ormai ha trovato numerosi emulatori. Il risparmio, quantificabile in circa 3 litri rispetto ad un trattore stradale standard, viene raggiunto anche nella versione Euro 6”.

Una novità del TGX EfficientLine è Man Telematics, presente nell'equipaggiamento di serie.

“L'hardware - ha precisato Codazzi - è già preinstallato, i primi 500 clienti possono testare gratuitamente il software per quattro mesi e convincersi dei vantaggi di una gestione efficiente della flotta. Il volume del traffico e dei trasporti sulle strade europee è in continuo aumento. Allo stesso tempo, le risorse energetiche sempre più scarse rendono i trasporti più cari. Come costruttore leader a livello mondiale di autocarri e autobus, Man intende fornire un contributo fondamentale al continuo miglioramento dell'efficienza nei trasporti. Man offre un ricco programma per ridurre i costi complessivi di esercizio. L'efficienza nel trasporto combinata a tecnologia di punta, eccellente assistenza post-vendita, formazione del conducente e future expertise proteggono al meglio l'ambiente e rappresentano un valore aggiun-

to per i nostri clienti”.

Novità rivoluzionaria nell'immagine del costruttore tedesco, con l'introduzione della nuova famiglia TG allo IAA 2012, Man Truck & Bus modernizza allo stesso tempo l'identità visiva del proprio marchio di prodotto.

“I conoscitori e gli appassionati del marchio Man - ha aggiunto Giancarlo Codazzi - notano immediatamente le modifiche al logo di prodotto: il marchio verbale e figurativo con le tre lettere Man e il leone sottostante si sono affermati già da decenni. Già in passato, il logo di prodotto di Man è stato oggetto di continuo sviluppo al fine di esprimere trend sociali, novità tecniche o sviluppi commerciali dell'azienda. Ridisegnando il logo, Man intende accettare le nuove sfide che devono affrontare i produttori di veicoli industriali di livello internazionale, e dona contemporaneamente ai suoi valori di marchio, ovvero efficienza, vicinanza al cliente e entusiasmo per il prodotto, una forte identità visiva”.

Al centro del redesign c'è il leone, simbolo della tradizione e della forza di Man famoso nel mondo, ora rivalorizzato e modificato. Il marchio

figurativo viene liberato dalla cornice e campeggia in una nuova prominente posizione al di sopra del marchio verbale. È l'ascesa del leone, insomma, che nella fibbia cromata superiore viene accompagnata dalla dinamicizzazione della sua sagoma. Anche il nome aziendale e del marchio Man approfittano del redesign del logo, con l'eliminazione della tradizionale parentesi verbale figurativa. Grazie alle lettere leggermente più grandi e alla loro libera disposizione al centro della griglia del radiatore, Man è ancora più visibile.

“Così il marchio verbale - ha concluso Giancarlo Codazzi - trasmette l'orgoglio dell'azienda e dei suoi dipendenti, come anche il carattere individuale dei propri prodotti e dei propri servizi. Il leone emana agilità e forza e sottolinea in maniera sostanziale l'intero design dei nostri veicoli. Come prezioso stampo nel listello cromato superiore della griglia del radiatore, comunica emozione, valore e sostanza. E sono questi i messaggi di Man al pubblico di Hannover, sono questi i valori coi quali accettiamo le sfide future che attendono il mondo del trasporto in Italia, in Europa e nel mondo”.

MAN / TGL e TGM con un nuovo abitacolo e l'evoluzione delle gamme pesanti TGX e TGS

Una classe a sé

MASSIMA EFFICIENZA E REDDITIVITÀ ANCHE CON I MOTORI EURO 6. CON CONCEPT S DEBUTA LO STUDIO DI UN TRATTORE STRADALE DALL'AERODINAMICA OTTIMIZZATA CON ELEVATO POTENZIALE PER LA RIDUZIONE DI CONSUMI ED EMISSIONI. TRA LE NOVITÀ IL VEICOLO SPERIMENTALE METROPOLIS.

Massimiliano Campanella

HANNOVER - All'esordio al Salone di Hannover l'ultima novità di casa Man relativa alle già forti, potenti e consolidate gamme di veicoli Man TGL e TGM, il cui abitacolo è stato oggetto di profonde modifiche. Modanature in alluminio spazzolato, superfici in materiale sintetico strutturato e maniglie delle portiere in cromo satinato rispecchiano le caratteristiche di fascia alta della famiglia TG. Il nuovo cruscotto è sinonimo di funzionalità e facilità d'impiego e si presenta ben ordinato e dalle linee molto chiare. Il quadro di comando del riscaldamento e del climatizzatore è dotato di nuovi comandi e di un display. Gli interruttori a bilico sono stati anch'essi ridisegnati; una leggera illuminazione rende i simboli bene e sicuramente visibili in caso di oscurità. I numerosi vani portaoggetti offrono spazio di stivaggio in abbondanza. Nella consolle centrale, al di sotto delle fessure di ventilazione, due portaoggetti con superficie gommata offrono un appoggio sicuro e tanto spazio per gli oggetti di uso più fre-

quente. Come optional, è possibile aumentare lo spazio di stivaggio con alcuni cassetti. Il vano portaocchiali con portapenna al di sotto della radio si chiude con uno sportellino. Inoltre è possibile dotare il modulo porta di vani portaoggetti opzionali sotto il bracciolo. Il nuovo climatizzatore automatico fa sì che il conducente stia al

fresco anche nelle giornate più calde. La ventilazione dal flusso d'aria ottimizzato e dalla minore rumorosità garantisce una climatizzazione nel complesso più efficace. La distribuzione dell'aria è stata anch'essa migliorata al fine di impedire problemi legati alle fastidiose correnti d'aria.

Con la presentazione di due

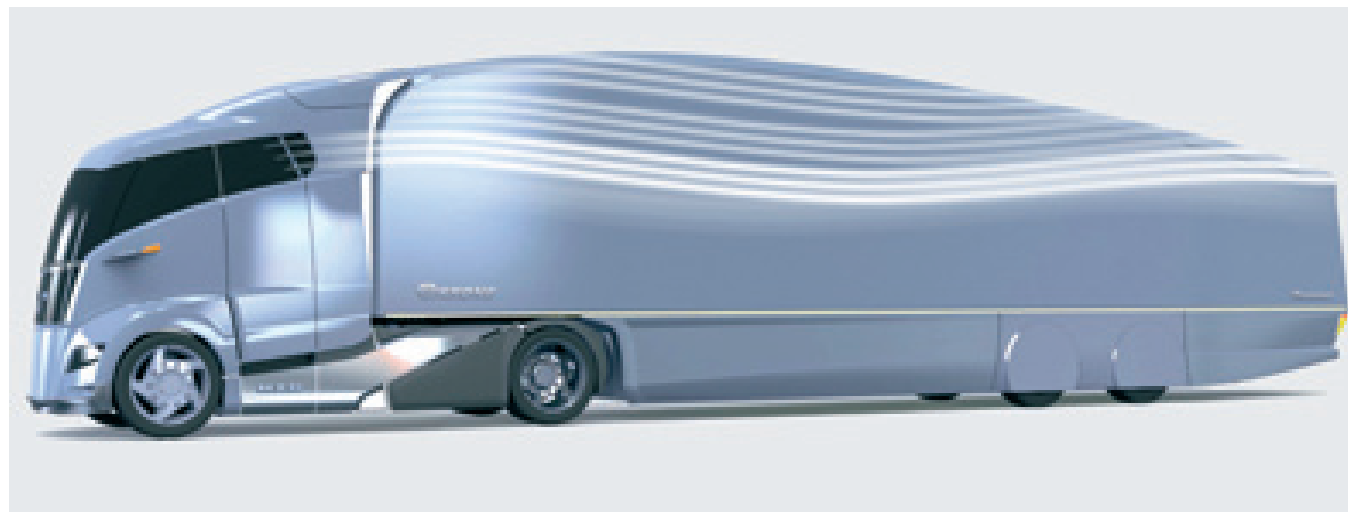
nuove gamme di autocarri pesanti, nel 2007 Man posò una pietra miliare nello sviluppo di soluzioni di trasporto affidabili, performanti e redditizie: quell'anno segnò la nascita dei Man TGX e TGS. Sin dalla loro introduzione sul mercato, le due gamme sono diventate partner affidabili nel settore dell'autotrasporto e ormai parte inte-

grante della strada, da Monaco a Mosca, da Siviglia a San Paolo. Sulla base di questo concetto di veicolo ampiamente collaudato, Man presenta i nuovi TG, che annunciano una nuova era delle gamme di autocarri pesanti Man. Anche con la nuova famiglia TG Man mantiene le promesse del marchio, ovvero offrire veicoli industriali

redditizi per tutte le destinazioni d'uso e per soddisfare le più elevate esigenze. Questo è l'obiettivo principale dei nuovi Man TGX e TGS, che anche nella versione Euro 6 rappresentano il punto di riferimento in termini di massima efficienza energetica, affidabilità e redditività.

**IN ARRIVO
L'EURO 6**

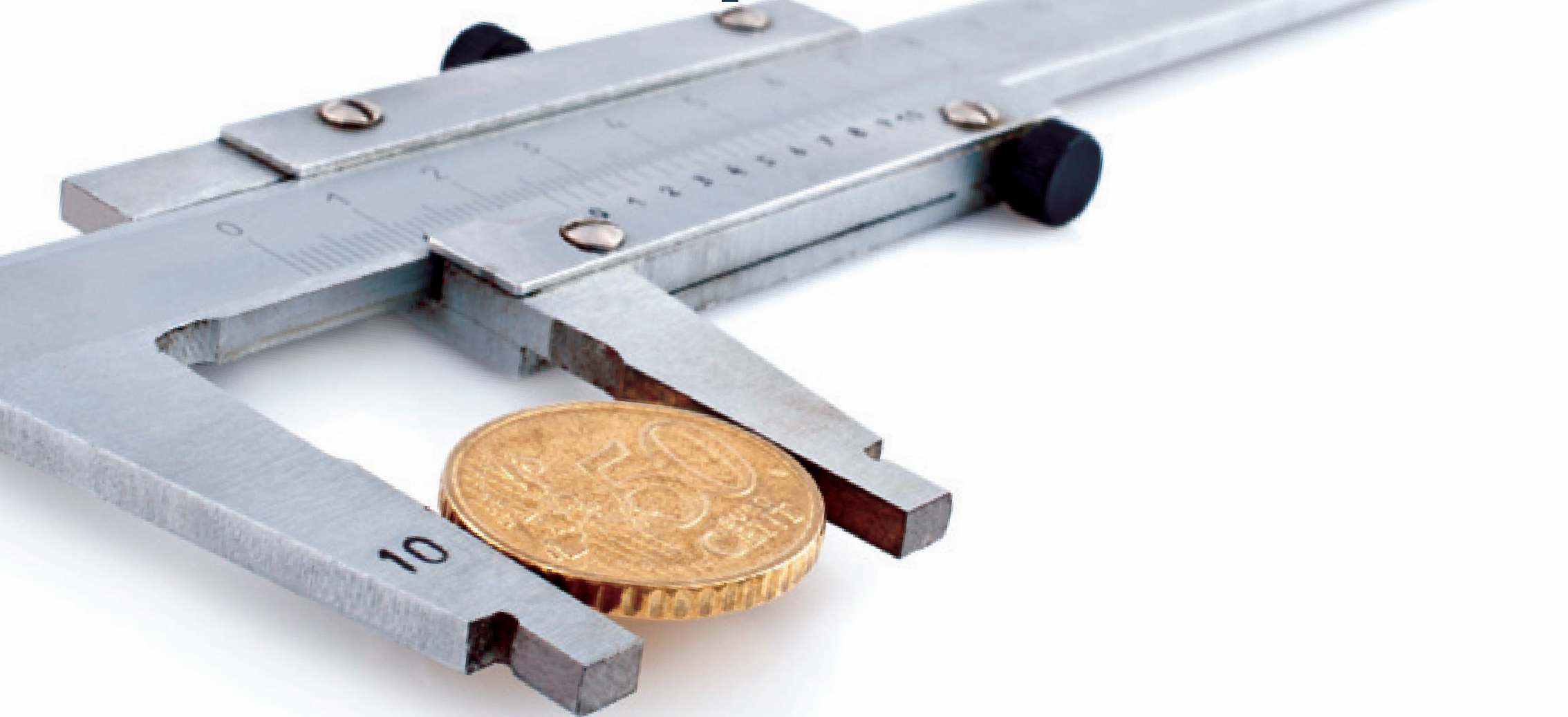
Dal 1° gennaio 2014 tutti gli autocarri e gli autobus di nuova immatricolazione in Europa dovranno rispettare i valori limite prescritti per gli inquinanti dalla normativa sui gas di scarico Euro 6. Questa norma punta a ridurre dell'80 per cento le emissioni di ossidi di azoto e di un ulteriore 66 per cento le emissioni di particolato rispetto alla normativa Euro 5 attualmente in vigore. Man ha impiegato tutta la propria arte ingegneristica nello sviluppo dei motori Euro 6. Le tecnologie dei TGX e TGS sin dal loro sbarco sul mercato stanno dimostrando la loro comprovata



Man ha mostrato per la prima volta un'autoarticolato completo i cui mezzi costituenti, trattore e semirimorchio, presentano forme aerodinamiche ottimizzate perfettamente sintonizzate. Partner nella realizzazione dello studio il costruttore di trailer Krone.

segue a pagina 14

Prezzo chiaro. Servizio completo.



PACCHETTO CINGHIA
A partire da € 265,00



PACCHETTO ESSICCATORE
A partire da € 315,00



PACCHETTO FRENI
A partire da € 550,00



PACCHETTO TURBO
A partire da € 1.100,00



MAN TUTTOCOMPRESO. Costi certi, vantaggi sicuri.

Con i pacchetti TUTTOCOMPRESO potete usufruire di una gamma di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria con la certezza di prezzi trasparenti ed un servizio completo che include la manodopera, i ricambi originali e lo smaltimento dei componenti usati. Mantenete inalterato il valore e l'efficienza del vostro veicolo grazie al perfetto mix tra la professionalità dei Service Partners MAN e la qualità dei ricambi originali MAN.

Promozione valida dal 01/09/2012 al 31/12/2012 presso le Officine che aderiscono all'iniziativa. Il prezzo indicato si riferisce alle prestazioni riportate nei fogli informativi disponibili presso la Rete MAN. Per informazioni riguardanti i modelli non soggetti a promozione o con configurazioni particolari, il materiale a completamento o lavorazioni aggiuntive, rivolgetevi direttamente alle Officine aderenti. Per trovare l'Officina più comoda a voi, consultate il sito www.mantruckandbus.it o contattate il numero verde.

Numero Verde
800-592620



Man, una classe a sé

segue da pagina 12

affidabilità nel duro impiego di serie. Dalle nuove gamme di autocarri pesanti Euro 6 i trasportatori si aspettano un pacchetto completo di soluzioni tecniche armonizzate per la massima affidabilità di trasporto. In particolare, le tecnologie chiave necessarie per il raggiungimento della conformità ai requisiti della normativa Euro 6 sui gas di scarico, come l'iniezione Common Rail, il ricircolo dei gas di scarico (EGR), la riduzione catalitica selettiva (Selective Catalytic Reduction) e il filtro antiparticolato diesel (DPF/CRT), vengono utilizzati in parte già da più di dieci anni con ottimi risultati nell'impiego di serie. Per l'Euro 6 questi componenti testati e collaudati sono stati riuniti e combinati in maniera ottimale, contribuendo a mantenere i nuovi TGX e TGS all'insegna dell'efficienza. Cuore della tecnologia Euro 6 i motori D20/26 EGR, impiegati dal 2009 in quasi 5mila veicoli nei mercati della Gran Bretagna e dell'Irlanda.

Nella versione Euro 5 questi motori hanno percorso in totale più di 400 milioni di chilometri. I motori Euro 6 di Man presentano emissioni di sostanze nocive praticamente pari a zero e offrono valori di potenza, affidabilità ed efficienza pressoché identici a quelli dei già ottimi motori Euro 5/EEV. Per i nuovi autocarri TG Man ha lavorato intensamente per compensare l'aumento del consumo di carburante dovuto al principio costruttivo adottato per rispettare la normativa Euro 6. Gli obiettivi di sviluppo primari erano massima efficienza e redditività.

Si è riusciti a raggiungere il livello di consumi della versione Euro 5 SCR già premiata in questo campo. Anzi, è stato possibile ridurre nettamente il consumo dell'additivo AdBlue che ora è più basso di quasi il 50 per cento rispetto agli autocarri Man Euro 5. Grazie al pacchetto di misure tecniche perfettamente abbinato, gli in-

tervalli di manutenzione per il TGX e il TGS rimangono invariati e raggiungono 120mila km nei trasporti a lungo raggio. Inoltre i trasportatori non devono sostenere spese di manutenzione e assistenza supplementa-

Forti di questa caratteristica, gli autocarri sono tra i più leggeri della loro categoria rispetto alla concorrenza. I primi test confermano che l'incremento della portata utile finora registrato nei TGX per lunghe percorren-

tutti i veicoli Man, si staglia al centro della brillante modanatura cromata, adesso ancora più marcata, ed emana potenza ed eleganza. I designer sono quindi riusciti a creare un nuovo frontale del veicolo che rappresenta il perfezionamento evolutivo dello stile del TGX e del TGS, abbinando una mascherina del radiatore moderatamente dinamica agli ampi deflettori

valore di riconoscibilità dei veicoli.

I cambiamenti al frontale del veicolo non solo convincono dal punto di vista estetico, ma fanno anche parte delle innovazioni tecniche necessarie per la conformità ai requisiti della normativa Euro 6. Le modifiche hanno prodotto una migliore aerodinamica e un maggiore flusso d'aria attraverso il radia-

re e semirimorchio, presentano forme aerodinamiche ottimizzate perfettamente sintonizzate. Partner nella realizzazione dello studio il costruttore di trailer Krone, con il modello AeroLiner. Il perfezionamento dell'aerodinamica riguarda tutti i flussi d'aria che investono l'autoarticolato. Inizia dal frontale dalle linee arrotondate, passando per le superfici ridotte degli specchi



La famiglia Man TG al gran completo. Importanti novità caratterizzano sia le già potenti e consolidate gamme TGL e TGM che i nuovi TGX e TGS che si presentano ora con un frontale totalmente ridisegnato e con un aspetto moderno e dalla forte personalità. Al Salone di Hannover il costruttore tedesco ha dato prova di grande vitalità.

ri dovute alla normativa Euro 6.

TGX E TGS ELEGANTI E LEGGERI

La nuova gamma pesante stupisce per il peso contenuto. La struttura leggera ha visto un incremento di appena 200 kg del peso del sistema, composto da ricircolo dei gas di scarico, sovralimentazione biturbo, intercooler con refrigeratore aria-acqua intermedio e principale e silenziatore di scarico con filtro CRT, a seconda della gamma.

ze è addirittura aumentata nella versione Euro 6 rispetto alla concorrenza. Eleganza e funzionalità sono due caratteristiche che contraddistinguono da sempre le gamme pesanti di Man. I nuovi TGX e TGS si presentano ora con un frontale totalmente ridisegnato e con un aspetto moderno e dalla forte personalità. Dalla griglia del radiatore emerge come sempre in maniera dominante il nome del marchio scritto con caratteri di grandi dimensioni. Il leone, inconfondibile segno distintivo di

laterali con visibili convogliatori dell'aria. 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.

Nel complesso si percepisce un'interessante variazione delle proporzioni nella vista frontale che contribuisce considerevolmente a differenziare gli autocarri Euro 6 di Man e mantiene contemporaneamente intatto il

tore. Gli ampi deflettori con convogliatori dell'aria integrati ottimizzano i flussi d'aria sui lati del veicolo. Le feritoie per l'aria di raffreddamento sul frontale del veicolo sono state maggiorate per massimizzare la sezione del flusso d'aria e aumentare la potenza di raffreddamento del motore. Con lo stesso obiettivo è stato ottimizzato il condotto dell'aria sulla protezione del radiatore, il quale ora garantisce uno scorrimento dell'aria più uniforme sotto il veicolo. I miglioramenti aerodinamici apportati ai montanti A, ai deflettori e ai paraurti riducono al minimo i consumi di carburante e l'aerodinamica perfezionata di tutto il veicolo contribuisce in maniera determinante a mantenere bassi i consumi anche con l'Euro 6. Ulteriori ottimizzazioni dei dettagli puntano a semplificare l'impiego degli autocarri nel lavoro quotidiano. La posizione aperta ed esposta al vento di marcia dei tergicristalli previene danni all'impianto dovuti all'accumulo di ghiaccio e neve durante l'inverno. Di conseguenza i tergicristalli garantiscono una pulizia affidabile del parabrezza e aumentano la sicurezza di marcia, grazie alla visione sempre chiara del traffico da parte del conducente.

L'AUTOARTICOLATO DEL FUTURO

Al Salone Man era al centro dell'attenzione con il suo studio Concept S. Grazie a un'aerodinamica affilata si riescono a ottenere drastiche riduzioni, fino al 25 per cento, dei consumi e dell'emissione di CO2 per tonnellata e chilometro, senza dover per questo limitare la capacità di carico degli autocarri. Man ha mostrato per la prima volta un autoarticolato completo i cui mezzi costituenti, tratto-

e arrivando ai serbatoi dall'aerodinamica ottimizzata integrati nel trattore. Lo spoiler sul tetto ridisegnato chiude lo spazio vuoto tra trattore e semirimorchio. La carenatura laterale integrale del semirimorchio e la coda rastremata verso la parte posteriore consentono il convogliamento ottimale dell'aria attorno all'autoarticolato. Risultato: un prototipo di autoarticolato con un coefficiente di penetrazione aerodinamica (cx) di circa 0,3, corrispondente a quello di una moderna limousine.

SILENZIOSO E SUPERPULITO

Con il veicolo sperimentale ibrido Metropolis, Man presenta un autocarro straordinario in grado di svolgere gravosi compiti di trasporto in centri urbani a impatto ambientale zero e in modo particolarmente silenzioso. Con corrente rigenerativa dalla presa elettrica, il Man Metropolis è in grado di svolgere i suoi compiti di trasporto senza alcuna emissione di CO2. L'accumulatore di energia, una batteria agli ioni di litio di tipo modulare, è collocata sotto la cabina di guida: ciò garantisce massimi spazi per l'allestimento, una distribuzione ottimale dei pesi e una sicurezza ai massimi livelli.

Un efficiente e silenzioso motore diesel per autoveicolo del Gruppo Volkswagen genera, in caso di necessità, la corrente di bordo necessaria e garantisce l'autonomia di questo autocarro pesante. Per testare la validità nell'impiego quotidiano come pure l'economicità di questo concetto, dalla fine del 2012 il veicolo sperimentale sarà utilizzato per un periodo di prova della durata di due anni nell'area di Anversa-Bruxelles.

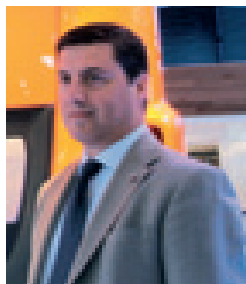


Il Man Metropolis è in grado di svolgere i suoi compiti di trasporto senza alcuna emissione di CO2. L'accumulatore di energia, una batteria agli ioni di litio di tipo modulare, è collocata sotto la cabina di guida a garanzia di massimi spazi per l'allestimento.

INTERVISTA A PAOLO STARACE, AMMINISTRATORE DELEGATO DAF ITALIA

“Non è ancora tempo per l’Euro 6, nel 2013 picco di vendite per XF105 Euro 5”

HANNOVER - Tra le novità dell’IAA è spuntata fuori, un po’ a sorpresa, anche la nuova serie dell’XF105. “Si tratta di un prodotto completamente rinnovato, dal telaio al motore, fino alla cabina all’interno e all’esterno - commenta Paolo Starace, Amministratore delegato di Daf Italia - La produzione in serie inizierà a primavera dell’anno prossimo, subito dopo cominceranno le consegne”.



Paolo Starace, Amministratore delegato di Daf Italia

Si tratta di un veicolo con motorizzazione esclusivamente Euro 6, che impatto prevedete sul mercato italiano?

“Mi sono preso il compito di andare a curiosare tra i nostri clienti flotta, che sono un ottimo indicatore e hanno il polso del mercato. Nel corso dell’ultimo mese ne ho incontrati parecchi e tutti mi hanno ribadito che al momento non

hanno nessuna intenzione di acquistare un camion con motore Euro 6, se non qualche esemplare da usare come bandiera. Questi mezzi quindi non rientrano oggi nei desideri dei clienti. Anzi, nel 2013 è probabile ci sarà un picco di vendite per gli XF105 Euro 5”.

La cui produzione continuerà.

“Verranno mantenute entrambe le linee, semplicemente il motore Euro 6 verrà abbinato a questa cabina, l’Euro 5 a quella precedente, che è ancora molto apprezzata”.

Al salone di Hannover abbiamo potuto vivere un’atmosfera piuttosto positiva. Tante le novità di prodotto, tanto l’interesse. Tutto il contrario di quel che sembra accadere in Italia.

“L’Europa viaggia a due o anche tre velocità. Ci sono Paesi che crescono e altri, come purtroppo l’Italia, per cui il 2012 è stato un anno orribile. Una congiuntura negativa che penalizza tutti, i costruttori così come le reti di concessionari, che sono rimaste più o meno le stesse ma con un portafoglio clienti che si è ridotto in maniera drammatica”.

Quanto può resistere in queste condizioni il mercato dei veicoli pesanti?

“Dobbiamo partire da alcuni fatti oggettivi: in Italia il trasporto su merci si muove all’85 per cento su gomma, quindi in realtà ci sarà sempre la necessità di nuovi camion, soltanto dobbiamo capire se le aziende italiane saranno in grado di raccogliere la sfida o se lasceranno campo aperto a operatori stranieri che già stanno entrando sul nostro mercato. Altro elemento determinante è il calo della produzione industriale, un segnale preoccupante. Rischiamo di diventare soltanto un punto di passaggio, in cui ogni tanto ci si ferma per vendere qualcosa anche agli italiani. Può sembrare triste, ma questa è la realtà degli ultimi anni”.

Di recente per aiutare i trasportatori avete lanciato iniziative di supporto soprattutto legate alla vostra finanziaria. Stanno funzionando?

“In generale sì, le quote di penetrazione di Paccar Finance sono infatti salite in maniera importante. Questo non fa che confermare il disinteresse del sistema bancario per il trasporto. Impegnate a salvaguardare loro stesse le banche italiane hanno ridotto gli investimenti al minimo. Questo porta ad altri problemi, non possiamo infatti neppure ipotizzare di accollarci in prima

persona tutto il rischio, cioè di finanziare tutti i nostri clienti, sarebbe insano da un punto di vista sistemico. In più Paccar guarda molto attentamente i bilanci di tutte le sue aziende, che devono essere in regola, e quindi non possiamo permettere che la finanziaria vada in perdita per favorire le vendite. Investire molto sull’Italia in termini finanziari non coincide con le strategie del gruppo Paccar”.

Cosa contate quindi di fare?

“Rimanere vicini ai clienti con i nostri prodotti sempre più efficienti. Il motore Euro 6 ad esempio raggiunge i livelli di consumo dell’Euro 5. Ci siamo concentrati sulla concretezza e credo che sia la risposta più importante che possiamo dare ai nostri clienti. Vogliamo dimostrare che siamo persone serie, coi piedi per terra, che guardano al business del trasporto anche dal punto di vista dei clienti. Bisogna però anche considerare che abbiamo fatto investimenti importanti, sulla sicurezza, cercando di ridurre consumi ed emissioni, e nonostante questo in Italia il 35 per cento del parco circolante è composto da camion tra Euro 0 ed Euro 3. Questo pone seri problemi di concorrenza nei confronti delle aziende serie che investono”.

DAF / Sviluppato per un’efficienza ottimale e livelli più elevati di comfort per il conducente

Il migliore XF mai esistito

IL MODELLO DAF XF EURO 6 COMPRENDE UN NUOVO TELAIO E UN NUOVO MOTORE PACCAR MX CHE GARANTISCE CONSUMI DI CARBURANTE RIDOTTI, BASSI COSTI D’ESERCIZIO, MASSIMO GRADO DI SODDISFAZIONE DI CHI GUIDA ED ELEVATA AFFIDABILITÀ. UN VERO TOP DI GAMMA PER IL MARCHIO OLANDESE.

Lino Sinari

HANNOVER - Da dieci anni bandiera del Gruppo Daf, XF non è solo sinonimo di motore potente, ma anche garanzia di comfort e di eccellenza con costi di gestione tra i più bassi della categoria. Principi ai quali il costruttore di Eindhoven si basa

tuttora nel dare vita a quello che il management della Casa irlandese non esita a definire il migliore XF mai esistito per l’operatore e il conducente. La massima efficienza dei trasporti è stato il criterio di sviluppo più importante del nuovo Daf XF, per ottenere bassi costi operativi, peso ridotto e massima di-

sponibilità del veicolo. Con un telaio totalmente nuovo, nuove trasmissioni col nuovo motore Paccar MX Euro 6, un nuovo design degli esterni e numerosi miglioramenti degli interni, la nuova ammiraglia Daf sarà messa in produzione in primavera del 2013. Il Salone di Hannover è stata l’occasione per

scoprire segreti e punti di forza.

Daf non si è mai prefissata di essere la prima nel settore a offrire soluzioni Euro 6, si è invece presa il tempo necessario per essere certa di soddisfare i requisiti nel miglior modo possibile: pratico, accuratamente studiato e con prodotti del massimo livello di qualità. Da questo approccio è risultato un veicolo che si basa sul successo della generazione precedente di XF, ma che è stato totalmente riprogettato al fine di ottimizzare l’efficienza. Il nuovo XF deve

inoltre offrire il massimo livello di comfort per il conducente, per questo motivo Daf ha scelto consapevolmente di basarsi sul prestigioso concetto della cabina XF105, leader in termini di spazio e praticità; con il nuovo design, Daf non ha fatto concessioni su questi due aspetti.

Basandosi sull’eccellente reputazione di affidabilità ed efficienza che il motore Paccar MX da 12.9 litri si è conquistato in Europa e negli Stati Uniti, Daf ha sviluppato una generazione totalmente nuova di motori Euro 6. Il motore Paccar MX-13 è

caratterizzato da una combinazione di tecnologie consolidate e da numerose innovazioni tecniche. Sono stati utilizzati la tecnologia d’iniezione del carburante common rail, una turbina a geometria variabile e il ricircolo dei gas di scarico. Il sistema avanzato di post-trattamento dei gas di scarico con convertitore catalitico DeNOx e filtro attivo antiparticolato è stato sviluppato per ottenere sempre la massima efficienza con temperature ottimali e con la

segue a pagina 16





L'abitacolo del modello XF presenta numerosi miglioramenti. I nuovi sedili, con una vasta gamma di regolazioni, offrono un livello di comfort ancora più elevato. Il materasso del letto inferiore è lungo 2,20 m.

Il migliore XF mai esistito

segue da pagina 15

migliore composizione dei gas di scarico, mantenendo un basso livello di consumo di carburante. Di conseguenza, viene applicata meglio possibile la rigenerazione passiva, in luogo di quella attiva. Il nuovo motore Paccar MX-13 Euro 6 è disponibile con rendimenti 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 in una vasta gamma di regimi del motore (1.000-1.425 giri/min). Un principio chiave durante lo sviluppo della nuova trasmissione è stato quello di mantenere i consumi di carburante allo stesso livello ridotto degli attuali motori Euro 5 ATe, senza compromessi sulla vita utile (vita nominale di 1,6 milioni di km) e sulla disponibilità

del veicolo (intervalli di manutenzione fino a 150mila km). I motori Paccar MX Euro 6 sono collegati a cambi Paccar riprogettati manuali e automatici da 12 e 16 marce prodotti da ZF. Fra le nuove funzioni dei cambi automatici vi sono l'EcoRoll e il Fast Shift, che migliorano il comfort di guida e si prefiggono di ridurre ulteriormente il consumo di carburante e le emissioni di CO₂. Lo stesso vale per i nuovi assali posteriori, dotati di nuove trasmissioni finali più lunghe, per regimi del motore inferiori.

CARICO MAXI NO PROBLEM

La legislazione Euro 6 sulle emissioni implica un numero considerevole di componenti tecnologici aggiuntivi, che

comportano un aumento di peso. Per ridurre al minimo il peso aggiuntivo, mantenendo un'elevata capacità di carico e un basso consumo di carburante, sono stati utilizzati nuovi layout del telaio e soluzioni intelligenti. 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 antirullo, che riduce il peso e offre un elevato livello di stabilità e un'angolazione eccellente. Anche il nuovo pannello di montaggio della quinta ruota e il modo intelligente in cui sono stati montati gli alloggiamenti batteria hanno permesso di ridurre il peso. Il nuovo impianto sterzo è montato su un componente pressofuso

multifunzionale, che elimina la necessità di utilizzare un supporto separato per la scatola del cambio. Vi sono vari altri esempi di modi in cui è stato ottimizzato il peso del nuovo XF, incluso il nuovo spoiler del tetto. Il risultato finale di tutte queste misure è che una motrice XF 4x2 Euro 6 standard pesa soltanto 90 kg in più rispetto a una motrice XF105 Euro 5.

TRASPORTO AVANZATO

Per ottenere la massima efficienza, Daf si è concentrata sulla realizzazione di un layout ottimale del telaio totalmente nuovo. Il serbatoio standard di AdBlue da 90 l (è disponibile un serbatoio opzionale da 140 l) è posizionato sotto la cabina e le batterie possono essere poste nella parte posteriore all'interno 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 l per aumentare al massimo il raggio operativo, un accorgimento vantaggioso quando si trova il carburante a prezzi inferiori. Daf ha inoltre adottato una serie di misure per ridurre la vulnerabilità ai danni e migliorare ulteriormente disponibilità ed efficienza. Alcuni esempi sono i fanali e i coperchi di protezione degli antinebbia infrangibili in Lexan, il nuovo paraurti in acciaio gal-

supporto ancora migliore in termini di efficienza di guida, ad esempio suggerendo al conducente di innestare una marcia superiore. Il display centrale offre suggerimenti sul risparmio di carburante e costi operativi, garantendo la giusta pressione dei pneumatici e la posizione corretta dello spoiler. L'attenzione del conducente è inoltre attratta dall'importanza di disattivare il climatizzatore per tempo e non lasciare il motore acceso inutilmente.

L'elevato livello di comfort per il conducente inizia nel momento in cui si sale sul nuovo XF. Grazie a un'installazione intelligente del motore e del sistema di raffreddamento nel telaio, l'altezza del pavimento della cabina è rimasta virtualmente invariata, ed è aumentata di soli 3 cm, raggiungendo una comoda altezza di 1,47 m. Questo garantisce un'eccellente accessibilità con soli tre gradini in alluminio, ora posizionati in stile "scalinata". Il pavimento ribassato della cabina rende la Super Space Cab XF la più spaziosa nel mercato, con un volume totale di ben 12,6 m³. Il pavimento ribassato della cabina contribuisce inoltre all'eccellente campo visivo. L'abitacolo del modello XF presenta numerosi miglioramenti. I nuovi sedili, con una vasta gamma di regolazioni, offrono un livello di comfort ancora più elevato. La posizione dei pedali è stata mo-

minio, utilizzato anche dal lato del secondo conducente sulla plancia. Nella cabina, Daf ha migliorato i livelli di comfort durante il riposo, senza uguali nel settore, allungando il materasso del letto inferiore (160 mm di spessore) a 2,20 m. Contro la parete posteriore è montato un nuovo pannello multifunzione, con illuminazione e spazio per riporre gli oggetti.

CONFORTEVOLE E SICURO

Durante lo sviluppo del nuovo Daf XF, un altro importante punto di attenzione è stata l'ottimizzazione della sicurezza. Per questa ragione le finestre delle porte sono in un unico pezzo. Anche la configurazione degli specchi è stata studiata con attenzione: è stato creato appositamente uno spazio fra lo specchio principale e quello panoramico, per mantenere un'eccellente visuale davanti e un campo visivo ancora più ampio. Lo specchio panoramico ha una superficie più ampia e gli specchi dal lato del secondo conducente sono montati più indietro per uno spazio aggiuntivo fra il montante anteriore della cabina e l'alloggiamento dello specchio, in modo da ridurre ulteriormente i punti ciechi.

Di serie la funzione di controllo della stabilità del veicolo VSC (Vehicle Stability Control), che previene lo sbanda-



La gamma ATe ad Hannover. Con la nuova serie XF, Daf introduce una serie di innovazioni in linea con il programma Advanced Transport Efficiency, mirato a ridurre i costi operativi e l'impatto sull'ambiente.

vanizzato, i nuovi parafranghi posteriori e la traversa del telaio di nuova progettazione.

Con la nuova serie XF, Daf introduce una serie di innovazioni in linea con il programma ATe (Advanced Transport Efficiency), mirato a ridurre i costi operativi e l'impatto sull'ambiente. Fra gli esempi figurano il circuito di raffreddamento ottimizzato (l'intervento della ventola è richiesto con minore frequenza), le nuove funzioni dei cambi Paccar di ZF, i nuovi rapporti sull'assale posteriore e l'uso del controllo graduale della velocità di crociera, che riporta gradualmente la velocità del veicolo al valore preimpostato. La funzione Driver Performance Assistant è un altro eccellente esempio della filosofia ATe Daf. Il display centrale sulla plancia offre informazioni dettagliate sui consumi di carburante, i livelli di previsione del conducente e il comportamento di frenata. Inoltre, sulla schermata informativa vengono visualizzati automaticamente dei messaggi che offrono un

dificata, per permettere l'inserimento di un pedale del freno sospeso per la massima facilità di azionamento e per un maggiore spazio nel pozzetto piedi. Il volante è stato ridisegnato, come il quadro informativo centrale sulla plancia, che offre nuove funzioni e un nuovo schermo TFT a colori. Lo schermo largo è molto luminoso e ciò lo rende facilmente leggibile.

DALLA PARTE DI CHI GUIDA

Il quadro strumenti è stato ridisegnato, con gradevoli accenti alluminio intorno alle cifre. I nuovi interruttori ad alta visibilità, raggruppati per funzione, rendono intuitivo l'azionamento dei comandi. Fra le altre nuove aggiunte vi sono i due portatazze montati nella sezione centrale della plancia e un nuovo cestino accanto al conducente. Anche i pannelli delle porte sono stati riprogettati. Come opzione, essi possono essere montati con un inserto in allu-

mento e la sovrasterzata. La funzione di controllo della velocità di crociera ACC (Adaptive Cruise Control) e il sistema anticollisione FCW (Forward Collision Warning) sono disponibili su richiesta. Il sistema avanzato di frenata d'emergenza AEB (Advanced Emergency Braking System) diventerà disponibile nel corso del 2013. Nelle situazioni di emergenza, se necessario questo sistema frena il veicolo completamente e indipendentemente dal conducente. La plancia è dotata di zone ammortizzanti per prevenire le lesioni ad esempio alle ginocchia in caso di collisione. Anche le nuove sospensioni della cabina che assorbono gli impatti svolgono un ruolo importante per la sicurezza, come la struttura rinforzata della cabina con zone collasanti anteriori e posteriori pre-programmate. Le sospensioni sono state progettate in modo che la cabina rimanga fissata al telaio in caso di tamponamento, ma che venga spinta indietro, in modo da rimanere il più possibile intatta.



CelebrATE con noi la straordinaria efficienza dei veicoli DAF



XF105 Magic Edition a partire da € 65.900*

Per maggiori informazioni chiama il numero verde

Numero Verde
800-911452

PACCAR
FINANCIAL

DAF

A PACCAR COMPANY

PACCAR
PARTS

DAF Veicoli Industriali S.p.A. • Tel. +39 02 484 291 • www.dafrucks.it

* Offerta valida fino al 31/10/2012, solo presso i concessionari aderenti. Sono escluse IVA, spese di immatricolazione e IPT. Condizioni valide in assenza di permuta.
** **Condizioni Legali Campagna:** • Anticipo € 3.295,00 + IVA, pari al 5% • 6 canoni a € 659,00 € + IVA • Successivi 53 canoni € 1.290,00 + IVA • Riscatto 1% • Tan 5.99% Taeg Max 6.89%
• Spese apertura pratica € 250,00 + IVA • Spese mensili invio RID € 4,00 + IVA • Salvo approvazione PACCAR FINANCIAL

INTERVISTA A FRANCESCO STROPPIANA, DIRETTORE COMMERCIALE RENAULT TRUCKS ITALIA

“La domanda è per camion efficienti e i nostri lo sono”

HANNOVER - In un quadro piuttosto negativo come quello italiano, Renault Trucks può in parte consolarsi restando ad agosto il primo importatore.

“Sì, un risultato raggiunto per poche unità, nonostante tutte le difficoltà che il mercato ci pone - spiega Francesco Stroppiana, Direttore commerciale della filiale italiana - in particolare per quel che riguarda l'accesso al finanziamento della clientela. Siamo contenti che sempre più i nostri clienti apprezzino le caratteristiche dei prodotti Renault Trucks, in grado di essere molto competitivi dal punto di vista della riduzione dei consumi di carburante, il che impatta in modo sostanziale sul loro risultato di fine anno. Sempre di più questa sta diventando la percezione che ha il cliente dei nostri camion, ed è quindi la linea su cui stiamo lavorando oggi e su cui lavoreremo in futuro”.



Francesco Stroppiana,
Direttore commerciale
Renault Trucks Italia

Non avete risentito del fatto che, a oggi, siete gli unici che non hanno ancora operato un radicale restyling sulle attuali gamme?

“Per il momento no. È ben chiaro ai nostri clienti che tutta la generazione dei nuovi veicoli è legata a quello che sarà un futuro legato all'ingresso sul mercato delle motorizzazioni Euro 6. Detto questo ciò che credo oggi sia più importante per le imprese del trasporto è avere dei camion che siano efficienti, che siano affidabili e consentano loro di risparmiare carburante, questo è il punto dolente attorno a cui devono lavorare gli imprenditori. Avere una leadership in questo comparto è sicuramente qualcosa che ci premia per il lavoro fatto, sia dal punto di vista ingegneristico che da quello della comunicazione, siamo riusciti a creare un ottimo prodotto e a farlo capire dal mercato. Anche l'ultima iniziativa varata dalla casa madre, cioè il contest per il miglior driver nel risparmiare carburante è legato a una filosofia di prodotto ben precisa: riuscire a consegnare ai nostri clienti la miglior soluzione per consumare meno”.

Un atteggiamento che continuerà anche con la generazione Euro 6?

“Le nuove macchine sono state progettate proprio con quell'obiettivo. Dal momento in cui siamo partiti dal foglio bianco a quello in cui

andremo a consegnarle e a istruire i driver su come utilizzarle al meglio, è tutto stato pensato con l'idea di dare al nostro cliente il miglior prodotto dal punto di vista della redditività”.

Siete l'importatore che forse dispone in Italia della rete più importante. Come stanno affrontando il periodo?

“Inutile negarlo, anche la nostra rete vive le problematiche di tutte le altre. Ovviamente il fatto che il mercato sia diventato un terzo di quello che era fino a qualche anno fa genera inevitabili tensioni, in più si aggiungono le problematiche che tutti i settori hanno a incassare, che causano una cronica mancanza di liquidità e minano le basi di reti di distribuzione costruite negli anni. Per fortuna i nostri partner hanno ancora la volontà di andare avanti in un settore difficile come il nostro, nonostante le previsioni per i prossimi anni continuino a non essere buone. Per fortuna il buon lavoro che è stato fatto negli anni precedenti anche da parte della nostra rete crea i presupposti per proseguire nell'attività. Le nostre nuove gamme dovranno essere la chiave del successo per il futuro”.

Un piccolo aiuto può arrivare dalla vendita di veicoli commerciali?

“Ti permettono di avere un fatturato non legato soltanto al mondo del trasporto profes-

sionale, forse in quell'area il problema di accesso al credito da parte della clientela è un po' meno sentito, e la riduzione dei volumi di immatricolato è legato più a una diffidenza da parte dell'investitore nel cambiare il proprio veicolo più che da un sistema che non ti permette di farlo, cosa che accade invece al trasportatore professionale, che si vede spesso negare l'accesso al credito”.

Fino a quando il sistema trasporto sarà in grado di andar avanti in queste condizioni?

“Credo che ci sia un problema strategico su cui l'Italia deve ragionare. Una parte consistente della nostra clientela ci chiede di immatricolare veicoli all'estero, semplicemente perché hanno aperto aziende in altri Paesi, specialmente nell'Est dell'Europa dove trovano condizioni più favorevoli. Preferirebbero restare in Italia ma se ne vanno perché non riescono più a sostenere i costi del sistema nel nostro Paese. Il trasporto è una parte importante nell'economia e così rischia di cadere interamente in mani straniere. Dobbiamo quindi capire cosa vogliamo diventi l'Italia. In questo momento presi dagli obblighi vero l'Europa non possiamo pensare soltanto al trasporto, ma quella che non è chiaro è la strategia per il futuro, che cosa vuol fare il Governo per salvare il trasporto e la logistica”.

RENAULT TRUCKS / Risparmio sui consumi e sui costi all'insegna del motto “All For Fuel Eco”

Il trasporto moderno secondo la Losanga

RISPARMIARE SUI COSTI DI GESTIONE E IN PARTICOLARE SUI CONSUMI È LA MISSION CHE RENAULT TRUCKS CONSIDERA PRIORITARIA E CHE SI RIFLETTE ANCHE NELLA NUOVA GENERAZIONE DI MOTORI EURO 6, CHE SONO STATI ESPOSTI PER LA PRIMA VOLTA AL PUBBLICO DURANTE LA KERMESSE DI HANNOVER.



L'attuale Premium e, in alto a destra, il Magnum. Resta per ora ancora il mistero su quale sarà l'aspetto del nuovo pesante Renault Trucks che li sostituirà e che verrà reso noto il prossimo anno.



Mauro Zola

HANNOVER - Lo slogan scelto da Renault Trucks per l'IAA dice tutto sull'approccio del costruttore francese al trasporto moderno. La frase All For Fuel Eco non fa infatti che confermare i passi mossi di recente, anche in Italia, premiati dal successo ottenuto con le versioni Optifuel di Magnum e soprattutto Premium. Risparmiare sui costi di gestione e in particolare sui consumi è la mission che Renault Trucks considera prioritaria e che si riflette anche nella nuova generazione di motori Euro 6, che sono stati esposti per la prima volta al pubblico, mentre resta, per ora, ancora il mi-

stero su quale sarà l'aspetto del nuovo pesante, quello destinato a sostituire Magnum e Premium e che verrà reso noto soltanto il prossimo anno, giusto in tempo per la scadenza del 2014.

INTERO RANGE

Diversamente da Volvo Trucks il marchio transalpino ha presentato l'intero range di propulsori Euro 6 che tra due anni andrà a equipaggiare le sue gamme media e pesante e che nelle dichiarazioni del costruttore riusciranno nell'intento di ridurre le emissioni inquinanti pur mantenendo prestazioni, affidabilità e soprat-

tutto costi di gestione in linea o addirittura migliori ai corrispettivi Euro 5.

Per il trasporto a lunga distanza Renault Trucks punta su di un sei cilindri da 11 litri, il DT11, che sarà disponibile per il momento con tre potenze: 380 cv (con una coppia massima di 1.800 Nm), 430 cv (e coppia di 2.050 Nm), 460 cv (coppia in questo caso di 2.200 Nm). Se l'architettura di base resta a grandi linee quella dell'attuale DXi 11, è stato invece completamente rinnovato il sistema d'iniezione, su base Common rail, tarato in modo che venga sublimata la precisione e l'alta pressione del

segue a pagina 20

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



3500 km

4000 km



RENAULT
TRUCKS

IN GRANDE EVIDENZA L'OFFERTA RENAULT DI VEICOLI A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

La risposta è la Serie Clean Tech per la mobilità rinnovata



HANNOVER - In un Salone in cui l'attenzione al tema ambientale è stata molto accentuata e non soltanto per la massiccia presenza di mezzi Euro 6, Renault Trucks ha ribadito le proprie risposte in merito, riproponendo con grande evidenza i veicoli della serie Clean Tech, tutti caratterizza-

ti da un basso impatto ambientale.

Che si riduce a zero nel caso del Maxity elettrico, che naturalmente non emette gas inquinanti e in più limita il rumore d'esercizio a 63 dB. Sviluppato sulla base del normale Maxity, ne riprende le caratteristiche di base e le doti di versatilità soprattutto nel campo degli allestimenti. Quel che cambia radicalmente è il sistema di trazione, che si basa su di un motore elettrico asincrono da 400 v (che raggiunge i 47 kW, con una coppia massima all'avviamento di 270 Nm) accoppiato a un cambio automatizzato e alimentato da un pack di batterie agli ioni di litio e fosfato di ferro da 42 kW, che può essere completamente ricaricato in sette ore tramite una normale presa elettrica.

Posizionato nella parte posteriore del piccolo camion il pack delle batterie si compone di 32 moduli, associati a un dispositivo di sicurezza, il Battery Management System, che sorveglia la tensione in ogni cella, monitorando eventuali surriscaldamenti e in caso di anomalie, abbassando automaticamente la tensione. I primi esemplari del Maxity elettrico sono già stati forniti alla Tafanel, società francese che distribuisce bevande, alla comunità Urbana di Lione, alla JM Brunea, che si occupa di attrezzature da ufficio, alla municipalità della città storica di Albi e alla GF Service, che trasporta per i grandi nomi della moda.

Oltre a quella elettrica Renault Trucks ha sperimentato anche la tecnologia ibrida, sviluppando il Premium Distribuzione Hybrys Tech, ideale per lavorare in città nella raccolta dei rifiuti o nella distribuzione urbana. La tecnologia usata in questo caso è ibrida parallela, accoppiando

ciò un motore termico a uno elettrico, che possono funzionare insieme o separatamente. Il principio di base prevede che ad alimentare la parte elettrica sia l'energia cinetica sviluppata in frenata e immagazzinata dalle batterie di trazione, che non hanno quindi bisogno di essere ricaricate. La partenza, grazie alla funzione Idle shutdown, che spegne il motore termico quando il Premium è fermo, avviene sempre in modalità elettrica, mentre il motore diesel entra in azione quando si raggiungono i 20 km/h. Il pack delle batterie alimenta inoltre tutta una serie di sistemi ausiliari come il servosterzo o il raffreddamento dei sistemi elettrici. Questo permette di risparmiare fino al 20 per cento di gasolio, abbassando anche fino a 74 dB l'inquinamento acustico, tanto temuto nelle grandi città.

I primi Premium Hybrys Tech sono già in azione da qualche anno, sia con la Comunità Urbana di Lione che con la Sita, divisione ambientale del gruppo Suarez. Più di recente qualche esemplare è stato introdotto nel settore distribuzione, con la filiale belga di Coca Cola, con lo specialista delle cave Colas e con i trasportatori Dentressangle e Geodis. L'ultima opzione della gamma Clean Tech è la versione del Premium Distribuzione alimentata a metano. Equipaggiata con un motore Cummins ISL G da 300 cv e un cambio automatico Allison, viene alimentata con otto bombole, che in totale possono immagazzinare fino a 160 mc di gas compresso a 200 bar, inserite tra i due assi. Il Premium a metano è disponibile in sette Paesi europei tra cui l'Italia, sia come motrice 4x2 con Mtt di 19 tonnellate, sia come motrice 6x2 da 26 tonnellate.

Il trasporto moderno secondo la Losanga

segue da pagina 18

processo d'iniezione a partire dai bassi regimi. Per il post trattamento dei gas di scarico la base di partenza 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.

STRATEGIE EFFICACI

Sempre con lo stesso obiettivo sono state aggiunte valvole d'aspirazione e di scarico che hanno permesso di costruire strategie di funzionamento complesse ed efficaci. Come in tutti i motori della generazione Euro 6 il sistema di abbattimento delle emissioni comprende anche un filtro antiparticolato che si occupa delle polveri sottili.

Lo stessa tecnologia di base viene riproposta anche per il



240 cv (coppia di 900 Nm), e di un sei cilindri da 8 litri (il nome è naturalmente DTI 8) con potenze di 250 cv (coppia di 950 Nm), 280 cv (coppia di 1.050 Nm) e 320 cv (coppia di 1.200 Nm).

IN ATTESA DELLA NUOVA SERIE

In questo caso al classico sistema di trattamento dei gas di scarico Scr e al filtro antiparticolato è stato aggiunto un sistema Egr per il riciclo dei gas di scarico durante la combustione, che provvede a ridurre sensibilmente gli ossidi di azoto. L'iniezione è sempre Common rail ma con un sistema multiplo, che prevede fino a cinque iniezioni per ciclo e una pressione portata a 2.000 bar.

In attesa della nuova serie di pesanti, Renault Trucks ha puntato ad Hannover sulle sue linee classiche, con il Premium, oggi il modello più venduto grazie agli eccellenti risultati nel risparmio carburante, sempre in prima linea.

CX/03, NON SOLTANTO UN ESERCIZIO DI STILE

Vero studio di design industriale



I propulsori Euro 6 tra due anni andranno a equipaggiare le gamme media e pesante di Renault Trucks con l'intento di ridurre le emissioni con costi di gestione in linea o migliori degli Euro 5.

nuovo motore Euro 6 da 13 litri, che varia soltanto nella fase d'iniezione, che viene effettuata tramite iniettori pompa che meglio si sposano con le richieste di maggiori potenze. Il DTI 13 sarà infatti disponibile con 440 cv (e coppia massima di 2.200 Nm), ma anche con 480 cv (coppia di

2.400 Nm) e 520 cv (coppia di 2.550 Nm).

Come dicevamo, Renault Trucks ha già presentato anche i propulsori destinati alla gamma media e leggera. Si tratta di un quattro cilindri da cinque litri, il DTI 5, in due livelli di potenza: 210 cv (con coppia massima di 800 Nm) e



L'avveniristico CX/03 di Renault Trucks.

HANNOVER - Non soltanto un esercizio di stile ma un vero studio di design industriale. Sulla genesi del CX/03 Hervé Bertrand designer di Renault Trucks ha voluto mettere subito le cose in chiaro. "L'idea di base è di incarnare la nostra filosofia, incentrata sul risparmio di carburante e dare una direzione a lungo termine per quelle che saranno le ricerche future".

Ogni parte del veicolo risulta quindi innanzitutto funzionale, a partire dalla calandra, composta da un'unica struttura in fibra di carbonio con alluminio, una sorta di

esoscheletro robusto e al tempo stesso leggero. Nella sezione centrale si trova un pannello a scomparsa, che scende nella parte inferiore del camion, migliorandone le doti aerodinamiche, così come lo spoiler che riduce la distanza dal suolo e le tre lame che spingono il flusso d'aria ai lati.

Grande l'attenzione ai particolari, con i retrovisori laterali ridotti all'essenziale, i gradini e le ruote coperti per evitare turbolenze. Cercando un compromesso ideale tra aerodinamica e dinamica, il parabrezza è stato inclinato di 12°.

Lo stesso lavoro è stato ampliato al semirimorchio, che si avvale delle ricerche avviate con il progetto Optifuel Lab e quindi è stato costruito attorno a una struttura molto particolare, con un tetto curvo dal design a goccia, un'ampia carenatura laterale che avvolge le ruote e deflettori posteriori. Per evitare le turbolenze nella zona di aggancio che congiunge trattore e semirimorchio questa è stata ricoperta da una carenatura regolabile che si ritrae alle basse velocità.

Il risultato oltre che funzionale è volutamente curato anche sotto il profilo estetico. "Non volevamo che tutta questa razionalità togliesse la passione - conclude Hervé Bertrand - Per portare un po' di calore alla macchina abbiamo quindi deciso di aggiungere una placca di alluminio sul lato della cabina con una dissolvenza rossa. Rosso, il colore della passione, è anche il colore di Renault Trucks".

INTERVISTA A FRANCO FENOGLIO, AMMINISTRATORE DELEGATO ITALSCANIA

“Il cliente e le sue esigenze al centro delle nostre attività”

HANNOVER - Già perfettamente a suo agio nel nuovo ruolo, Franco Fenoglio, da qualche mese Amministratore delegato di ItalSCANIA, ha affrontato con il consueto entusiasmo il suo primo salone di Hannover passato nel management del Grifone.



Franco Fenoglio,
Amministratore delegato
di ItalSCANIA

Tanto spazio nello stand Scania per nuovi prodotti all'insegna della funzionalità.

“Come quelli della linea Ecolution - spiega Fenoglio - Stiamo lavorando molto per dar al nostro cliente sempre maggior redditività, in termini di consumi e di assistenza. Scania a livello europeo dispone forse della rete più importante, che si distingue per la sua efficacia e anche per saper ridurre i costi per i nostri clienti che battono le linee internazionali. Stiamo inoltre sviluppando soluzioni anche sulla parte cantiere, che in Italia in questo momento risulta un po' depressa, in più abbiamo

una gamma di bus eccezionale e cosa molto importante non vogliamo lavorare soltanto sui trattori, sui camion per le lunghe distanze, ma anche sulla parte motrici, segmento in cui Scania dispone di una gamma completa, ideale ad esempio per il trasporto rifiuti. In breve vogliamo focalizzarci molto anche in Italia sull'intera gamma Scania, per cercare di raccogliere il più possibile in un mercato che continua a essere molto depresso”.

Questo si riflette anche sulla vostra rete?

“Siamo molto contenti dei nostri dealer, abbiamo una struttura molto forte, che ci permette di perseguire il nostro obiettivo, che è quello di porre al centro della nostra attività il cliente. Cerchiamo di essere molto presenti, di stare vicini ai clienti per cercare di raccogliere tutte le possibilità”.

Siete stati i primi a presentare un motore Euro 6, anche se in Italia per il momento non sembra ci sia molto spazio per questa soluzione.

“Quello dell'Euro 6 è un problema profondo. Tutti sanno che le nuove tecnologie necessarie per soddisfare i parametri sulle emissioni impongono costi più elevati, e questo vale non solo per Scania ma per tutti, il che mal si concilia con il momento difficile che il trasporto sta vivendo. Nel 2014 il

ricorso all'Euro 6 diventerà obbligatorio e si tratterà di uno step difficile da superare per i trasportatori, costretti a far fronte a maggiori spese”.

Ci vorrebbe un aiuto.

“Sicuramente, diretto ai nostri trasportatori che vivono un momento drammatico. Potrebbe rivelarsi una necessità, e non si tratta di assistenzialismo ma piuttosto di far sopravvivere un settore che sta soffrendo. Quello della logistica è un mercato di cui forse nel nostro Paese non teniamo conto a sufficienza, credo invece sarebbe un passo strategico importante entrare a fondo nella questione. In questo momento il nostro Governo è probabilmente molto impegnato su altre problematiche, ed è un peccato, perché nella logistica a mio parere potrebbe celarsi una possibilità futura per lo sviluppo dell'Italia, in grado con le giuste mosse di portarsi al centro del sistema europeo del trasporto”.

Lei è passato dal board di un costruttore italiano a quello di un costruttore svedese, come si trova in questa nuova veste?

“Mi sono trovato bene prima e altrettanto adesso. Le mie esperienze precedenti sono state molto positive e mi hanno permesso di arrivare a conoscere a fondo il settore. Di Scania mi piace soprattutto il concetto del lavorare insieme, che nel mondo dell'industria italiana è più difficile da applicare, dato che siamo un popolo di individualisti. In più credo molto nel portare l'uomo al centro dello sviluppo di un prodotto, come accade in Scania. Le aziende non vanno avanti coi soli prodotti ma con gli individui, da noi tutti gli strumenti tecnologici sono pensati e realizzati per assistere l'uomo, che invece a volte in altre aziende è visto quasi come una commodity, andando a disperdere tutta l'esperienza preziosa dei nostri clienti trasportatori”.

SCANIA / La carta delle nuove motorizzazioni in linea con la più stringente normativa antiemissioni

Scommessa Euro 6

LA BASE DI TUTTI I PROPULSORI SCANIA EURO 6 È LA NUOVA PIATTAFORMA MODULARIZZATA PER UNITÀ DA 9, 13 E 16 LITRI CHE OFFRE AI CLIENTI IL VANTAGGIO DI UN'ASSISTENZA SEMPLIFICATA PER RIPARAZIONI E RICAMBI. LA GAMMA COMPLETA DI MOTORI IN LINEA CON LA PIÙ STRINGENTE NORMATIVA ANTIEMISSIONI SARÀ COMUNQUE DISPONIBILE NON PRIMA DEL 31 DICEMBRE 2013, QUANDO LA CONFORMITÀ ALLO STANDARD EURO 6 DIVERRÀ OBBLIGATORIA.

Fabio Basilico

HANNOVER - Scania non ha paura del futuro e gioca le sue carte migliori presentando la versatile gamma di motori Euro 6 in linea. Palcoscenico ideale per mostrare lo stato dell'arte della ricerca tecnologica del costruttore svedese lo IAA di Hannover. La base di tutti i propulsori Scania Euro 6 è la nuova piattaforma modularizzata per unità da 9, 13 e 16 litri che offre ai clienti il vantaggio di un'assistenza semplificata per riparazioni e ricambi. La Casa del Grifone sviluppa motori per tutte le tipologie di applicazione utilizzando un processo comune e la stessa piattaforma di base. Da questo ne consegue che lo sviluppo dei propulsori per autocarri e autobus procede di pari passo con quello per le applicazioni off road che, a partire dal 2014, saranno anch'esse soggette a nuovi e più severi limiti di emissioni, paragonabili a quelli dello standard Euro 6.

AMPIO VENTAGLIO DI POTENZE

La gamma completa di motori in linea con la più stringente normativa antiemissioni sarà comunque disponibile non prima del 31 dicembre 2013, quando la conformità allo standard Euro 6 diverrà obbligatoria. I motori da 9 litri, cinque cilindri, destinati ad autocarri e autobus hanno potenze di 250, 280, 320 e 360 cv; quelli da 13 litri sei cilindri sempre per autocarri e autobus si esprimono con potenze di 370, 410, 440 e 480

cv; quelli da 16 litri V8 per autocarri erogano potenze di 520, 580 e 730 cv.

Due dei nuovi motori diesel da 9 litri, ovvero le versioni da 320 e 360 cv, utilizzano il post-trattamento dei gas di scarico SCR (Selective Catalytic Reduction), mentre i nuovi propulsori da 250 e 280 cv dispongono di un sistema combinato EGR (Exhaust Gas Recirculation) e SCR, simile a quello utilizzato sulle unità da 13 litri da 440 e 480 cv, lanciati all'inizio del 2011.

Rispettando la tradizione Scania, e non poteva essere diversamente, anche i motori Euro 6 offrono una coppia elevata a bassi regimi per un

elevato livello di manovrabilità e la massima economia dei consumi. Economia e prestazioni che risultano essere equivalenti ai valori registrati dai motori Euro 5.

IL PREGIO DELLA COMPATTEZZA

Un'altra caratteristica tecnica è che per tutti i motori in linea viene utilizzato lo stesso silenziatore compatto contenente un catalizzatore ossidante, un filtro antiparticolato, due catalizzatori SCR e due ulteriori catalizzatori che neutralizzano eventuali residui di

segue a pagina 22



Scania, scommessa Euro 6

segue da pagina 21

ammoniaca. L'intera unità è compatta come i silenziatori adottati per rispettare i precedenti standard di emissioni. Il risultato di tutto questo è che sul trattore è disponibile tutto lo spazio che occorre per una riserva di carburante fino a 1.500 litri. Non è tutto, perché l'installazione compatta offre importanti vantaggi per la configurazione del telaio. Al-

lestimenti complessi non richiedono modifiche tecniche rispetto alla configurazione precedente con Euro 5.

NUOVE STRADE

La forza tecnologica dell'innovazione motoristica Scania risiede anche nella capacità di offrire la scelta più completa di motori a carburanti rinnovabili. Principio

che si applica anche in riferimento alla gamma Euro 6. Tutti i propulsori Scania Euro 3/4/5 ed EEV sono compatibili con il biodiesel fino a un utilizzo del 100 per cento. Nel prossimo futuro ciò riguarderà anche i motori Euro 6. Inoltre, nella gamma Euro 6 ci saranno anche motori a gas ed etanolo. La configurazione sarà quella del 9 litri cinque cilindri in linea con potenze di 280 cv a 1.900 giri/min (coppia

massima di 1.350 Nm tra 1.000 e 1.400 giri/min) e 340 cv a 1.900 giri/min (coppia massima di 1.600 Nm tra 1.100 e 1.400 giri/min).

Più nello specifico, i due nuovi motori 9 litri Euro 6 a gas metano o biogas compresso o liquefatto si caratterizzano per prestazioni di rilievo sia nell'applicazione autocarro che in quella autobus. Offrendo una manovrabilità paragonabile a quella di un die-

sel, i nuovi motori a gas sono adatti ad applicazioni particolari, come la distribuzione regionale o il trasporto a lungo raggio. L'autonomia di un trattore può quasi raddoppiare, passando da 600 a 1.100 km circa, con il serbatoio opzionale per il gas liquido che può essere montato di fabbrica sugli autocarri.

FUNZIONAMENTO SILENZIOSO

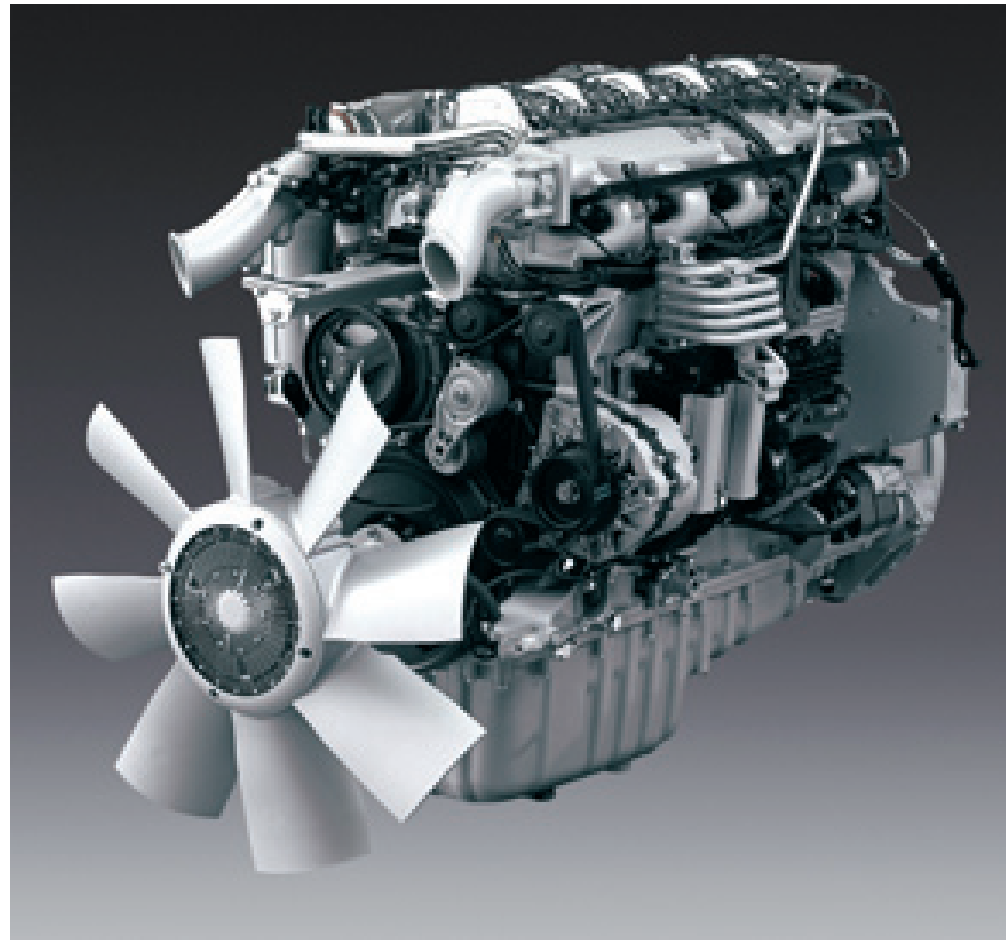
Come è risaputo, una delle peculiarità dei motori a gas è il funzionamento silenzioso che permette ai clienti di ef-

fettuare consegne notturne anche in aree sensibili. Senza contare che i veicoli a gas possono beneficiare di agevolazioni fiscali o incentivi qualora previsti.

Infine, i propulsori Scania a gas sono disponibili con cambio automatico Allison per gli autocarri e ZF per gli autobus e con o senza retarder integrato. Quello dei carburanti alternativi è la nuova frontiera alla quale tutti i costruttori guardano con sempre maggiore interesse. Tra questi Scania, che dimostra di essere all'avanguardia in un settore basilare per i trasporti di domani.



Rispettando la tradizione Scania, e non poteva essere diversamente, anche i nuovi Euro 6 offrono una coppia elevata ai massimi giri per un alto livello di manovrabilità e la massima economia dei consumi.



NUOVE SOLUZIONI PENSATE E SVILUPPATE PER COLLEGARE CONDUCENTI E OPERATORI CON I PROPRI MEZZI

In simbiosi con il veicolo per migliorare le performances su strada



Ecolution by Scania per il risparmio di carburante.

HANNOVER - Non solo veicoli sempre più efficienti ma anche nuovi servizi pensati per facilitare ulteriormente il lavoro dei conducenti di quei veicoli e degli operatori che li hanno in gestione. Allo IAA di Hannover, Scania ha offerto una visuale completa delle sue soluzioni. Scania Communicator è montato di serie sulla maggior parte dei veicoli del Grifone venduti oggi in Europa. Una sorta di "scatola nera" che è una piattaforma flessibile per fornire il massimo supporto ad autisti e operatori. Scania Communicator rende possibili numerose nuove funzioni come il collegamento con il veicolo attraverso il portale Scania Fleet Management. Qui l'operatore può scegliere tre soluzioni, ovvero i pacchetti Monitoring, Analysis e Control, con funzionalità diverse per quanto riguarda l'analisi dei dati e delle prestazioni.

All'interno dei pacchetti Analisi e Controllo, il tool di pianificazione della manutenzione è stato migliorato aggiungendo nuove importanti funzioni. Il tutto per facilitare la pianificazione della manutenzione e la comunicazione con l'officina. Nel dettaglio, le nuove funzioni sono: il rapporto di manutenzione settimanale con un riepilogo degli eventi e dei difetti; la visualizzazione dei veicoli con un calendario di manutenzione e gli eventi registrati per veicolo; la funzione posta per inviare le richieste di riparazione all'officina Scania di riferimento del cliente. Non sfugge l'utilità di quest'ultima op-

zione: infatti, segnalando per posta all'officina i punti che richiedono particolare attenzione prima che il veicolo venga sottoposto a manutenzione, si facilita la preparazione degli interventi per ridurre al minimo i tempi di esecuzione e quindi il fermo veicolo che incide sempre sui costi dell'azienda di trasporto. La preparazione può includere l'approvvigionamento di particolari ricambi o la prenotazione di tecnici con competenze speciali.

A tutti e tre i pacchetti per la gestione delle flotte può essere abbinato un servizio di download e archiviazione dei dati tachigrafici. In questo caso, sono offerti due pacchetti, Basic downloading e Remote downloading, entrambi con funzione di analisi delle infrazioni. Segno dei tempi che cambiano velocemente è la nuova app Scania Fleet Management per smartphone e tablet che facilita l'accesso al sistema. La app esegue il monitoraggio in tempo reale della flotta di veicoli attraverso smartphone e tablet, riproducendo le funzioni essenziali del pacchetto Control.

Esiste poi un'altra app, denominata Scania Dealer Locator, che assiste i conducenti in difficoltà trovando automaticamente il centro Scania più vicino. È possibile chiamare qualsiasi officina Scania o il servizio di assistenza Scania direttamente dalla app e ottenere l'indicazione del percorso da seguire su una mappa.

Il costruttore svedese offre nuovi livelli di supporto all'autista. L'Active Prediction è l'esclusivo controllo di crociera avanzata di Scania che in modo intelligente aiuta il conducente a ottimizzare la velocità del veicolo con l'ausilio dei dati di posizionamento del GPS e dei dati topografici memorizzati in Scania Communicator. Come un guidatore molto esperto che conosce istintivamente il proprio percorso, il sistema regola automaticamente la velocità del veicolo in prossimità di tratti in salita o in discesa. È possibile realizzare risparmi di carburante del 2-3 per cento senza particolare sforzo da parte dell'autista e senza inutile perdite di tempo. I conducenti meno esperti saranno quelli che potranno trarre maggiore vantaggio dall'Active Prediction, acquisendo nel tempo uno stile di guida economico. Quelli più preparati trarranno minor beneficio sui percorsi già noti ma sui nuovi percorsi, durante la guida nelle ore notturne o in condizione atmosferiche avverse, Active Prediction potrà comunque agevolarli nel risparmiare carburante.

Lo Scania Driver Support, lanciato nel 2009, è stato tra i

primi a fornire un feedback in tempo reale durante la guida. Il sistema è studiato per incoraggiare i conducenti a mantenere le competenze acquisite durante il training. Il Driver Support provvede al monitoraggio e al feedback in relazione a quattro categorie di comportamento: marcia in salita, capacità di previsione (intervalli tra accelerazione e frenata), uso del freno ausiliario, scelta dei rapporti per un maggior risparmio di carburante. Per quanto riguarda lo Scania Driver Training, servizio che viene fornito ormai in 40 Paesi di tutto il mondo, l'addestramento si concentra su elementi come la guida economica, la sicurezza stradale, la sicurezza del carico, le azioni d'emergenza in caso d'incidente, le misure di pronto soccorso, e altro ancora. Vengono anche soddisfatti i requisiti di formazione periodica previsti dalla legislazione europea. I corsi sono tenuti da personale Scania localmente o pressop la sede del cliente. Scania può comunque assegnare un istruttore personale a ogni conducente. Si tratta di un servizio di assistenza personalizzata denominata Scania Driver Follow-up che prevede incontri a intervalli programmati tra autista ed esperto Scania per discutere dello stile di guida e dei potenziali miglioramenti.

Infine, Ecolution by Scania è la soluzione ottimale per gli operatori che vogliono massimizzare il risparmio di carburante riducendo al minimo le emissioni di CO2. Il segreto sta nell'ottimizzare il veicolo in tutti i modi utilia migliorare l'economia dei consumi senza diminuire le prestazioni. In pratica, Ecolution agisce attraverso tre elementi chiave. Il primo è il consumo desiderato. In pratica, in base alle analisi delle prestazioni e all'esperienza, l'operatore e Scania concordano un consumo di carburante desiderato. Ecolution si concentra sul conducente e con Scania Driver Training per l'approfondimento delle migliori tecniche di guida e Scania Driver Support per l'assistenza a bordo per mantenere le competenze acquisite, i risultati possono davvero essere a portata di mano. Il secondo elemento è l'assistenza individuale del conducente, ovvero il suddetto Scania Driver Follow-up. Il terzo elemento è un contratto di manutenzione personalizzato che si focalizza su ogni fattore che può incidere negativamente sui consumi di carburante, compresi particolari come la regolazione del deflettore d'aria e l'allineamento degli assali. Complessivamente, Ecolution by Scania migliora l'economia dei consumi fino al 10-15 per cento in condizioni operative reali, con conseguenti immediati benefici per i profitti dell'azienda cliente.

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



INTERVISTA A THOMAS EBELING, GENERAL MANAGER PRODUCT STRATEGY & PLANNING NISSAN EUROPE

“Vogliamo diventare i numeri uno al mondo nel settore”

HANNOVER - Nissan mostra un rinnovato impegno nel settore dei veicoli commerciali.

Quali sono i vostri obiettivi in questo campo?

“Facile, vogliamo diventare i numeri uno al mondo nel settore - spiega Thomas Ebeling, general manager product strategy & planning - un risultato che contiamo di poter raggiungere entro il 2016. Nell'ultimo anno fiscale siamo stati in grado di vendere per la prima volta un milione di veicoli commerciali leggeri in tutto il mondo. Per questo continueremo a investire, per espandere la nostra rete e la nostra



Thomas Ebeling,
general manager product
strategy & planning
Nissan Europe

gamma di modelli. Ad esempio stiamo cercando di diventare il primo costruttore anche nel campo dei commerciali elettrici, come già siamo per le autovetture, espandendo quel mercato che al momento fa numeri piuttosto ridotti. Nella nostra fabbrica di Barcellona dal prossimo anno verranno costruiti circa 20mila e-NV200 a stagione, che verranno esportati in tutti i continenti. In Europa, dove abbiamo già un ottimo range di veicoli a disposizione, che arrivano fino alle 8 tonnellate di Mtt con l'Atleon, stiamo quindi preparando nuovi modelli. Entro il 2013 sul mercato europeo saranno lanciati sei veicoli da lavoro inediti o completamente rivisti, ed entro il 2016 saranno ben undici le proposte che faremo al mercato. Questo con l'obiettivo di arrivare, sempre nel 2016, a raggiungere il 5 per cento del mercato continentale”.

Sembra che in questo piano la gamma Atleon sia coinvolta soltanto marginalmente. Questo perché non intendete ampliare le vostre proposte anche a veicoli con una portata supe-

riore?

“Non credo ci muoveremo mai, in Europa, verso masse superiori, preferiamo concentrarci sui commerciali leggeri. La nostra specialità sono i mezzi da distribuzione, mentre se si va oltre le 8 tonnellate si entra in un ramo del business completamente diverso, rivolto soprattutto a una clientela professionale, che richiede una rete di vendita dedicata e una rete di servizio in grado di rispondere a esigenze specifiche. Preferiamo concentrarci su quello che sappiamo fare meglio”.

NV200 è venduto in tutto il mondo. Si tratta sempre dello stesso modello oppure prevedete gamme diversificate a seconda dei Paesi in cui sono commercializzate?

“Le condizioni di utilizzo possono essere molto diverse. Ad esempio, molti mercati sono orientati verso veicoli a benzina, in Europa invece da tempo si preferiscono quelli alimentati a gasolio. Il nostro vantaggio è di produrre localmente in ogni continente: i mezzi venduti in Europa sono costruiti in Spagna, mentre le fabbriche in Messi-

co o in Cina coprono gli altri mercati, adeguando le tecnologie alle esigenze locali. Tutti gli NV200 venduti hanno lo stesso aspetto ma contenuti tecnici diversi”.

NV200 è un prodotto interamente Nissan, non è così per parte del resto della gamma, come NV400. In futuro prevedete di continuare con le partnership o di sviluppare esclusivamente i vostri progetti?

“Dipende, trattiamo ogni sviluppo individualmente. In tutti i casi siamo molto attenti al potenziale che possono offrire. La scelta tra lo sviluppare un nuovo mezzo o stringere un'alleanza dipende dal mercato in cui dobbiamo vendere e dalle specifiche applicazioni. Negli Stati Uniti, ad esempio, c'è un grande mercato per i veicoli commerciali, ma noi disponiamo soprattutto dei prodotti europei, frutto dell'alleanza con Renault, che hanno le giuste caratteristiche di peso, ma non rispettano gli altri standard di base, quindi dovremo o muoverci in proprio o trovare altri partner”.

L'e-NV200 sarà disponibile nelle versioni furgone, combinata e nella variante Evalia a sette posti

La nuova star che fa scintille

NON CI SI È LIMITATI A SOSTITUIRE IL MOTORE TERMICO CON UNO ELETTRICO, MA SI È COSTRUITO IN PRATICA UN NUOVO MODELLO ATTORNO A UNA BASE RAPPRESENTATA PROPRIO DAL PROPULSORE A EMISSIONI ZERO. SI TRATTA DI UN MOTORE SINCRONO DA 80 kW ALIMENTATO DA BATTERIE AGLI IONI DI LITIO.

Mauro Zola

HANNOVER - A una prima occhiata l'e-NV200 elettrico, star dello stand Nissan all'IAA, sembra a grandi linee identico a quello di serie. Invece, per accorgersi di quanto è stata profonda la trasformazione è sufficiente dare un'occhiata al cru-

scotto che è completamente cambiato e ha preso i tratti innovativi di quello della Leaf, l'auto elettrica lanciata l'anno scorso con un buon successo dal costruttore, così come il concetto di base è lo stesso.

Con l'e-NV200 non ci si è limitati a sostituire il motore termico con uno elettrico, ma si è

costruito in pratica un nuovo modello attorno a una base rappresentata proprio dal propulsore a emissioni zero. Si tratta di un motore sincrono, in grado di sviluppare 80 kW e particolarmente reattivo, con una coppia alla partenza di 280 Nm. Ad alimentarlo 48 moduli compatti di batterie laminati agli ioni di li-

tio.

Sia l'autonomia che le prestazioni richiamano quelle delle Leaf, compresa la possibilità tramite il sistema Quick Charging di ricaricare l'80 per cento delle batterie in appena mezz'ora. E sempre dalla Leaf l'e-NV200 ha preso una sorprendente capacità, quella di funge-





Rispetto all'NV200 di serie, il cruscotto dell'e-NV200 è completamente cambiato e ha preso i tratti innovativi di quello della Leaf, auto elettrica di successo lanciata da Nissan lo scorso anno.

re da accumulatore d'emergenza e quindi di essere in grado di alimentare utensili fino a 1.500 W. Questo fa sì che in un ipotetico caso di assenza di corrente una normale casa possa essere alimentata per due giorni dalle batterie della multi-spazio Nissan.

ENERGIA A NON FINIRE

Allo stesso modo l'e-NV200 è il mezzo ideale da trasformare in un ristorante mobile per manifestazioni all'aperto, senza necessità di ulteriori allacci con la rete elettrica. Una dote unica che rappresenta un vero salto nel futuro se la si pensa accoppiata a sistemi fotovoltaici di produzione energetica casalinga, con cui può essere ricaricata la furgonetta a costo zero, con

questa che immagazzina energia con cui sopperire a eventuali periodi di scarsa produzione.

Trattandosi di un veicolo commerciale, una delle caratteristiche innovative dell'e-NV200 è che, rispetto alla versione con motore termico, non si è perso né volume utile né capacità di carico: batterie ultracompatte sono state sistemate sotto il pianale di carico, contribuendo inoltre ad abbassare il baricentro della furgonetta e quindi rendendola più stabile.

Lo spazio nel vano di carico resta ai vertici della categoria, con 4,2 mq, sufficienti per contenere due euro pallet che entrano perfettamente anche tra i passaruota posteriori, l'altezza utile è invece di 2 m il che permette di caricare fino a 20 casse EuroBox standard.

Dal punto di vista estetico, la

versione a emissioni zero si distingue dal normale NV200 per lo sportello per la ricarica, che è stato inserito nel frontale, per i fari a Led sempre sull'anteriore e per i loghi della gamma EV con riflessi azzurrini; interamente rivisto invece l'interno, con display e strumentazione specifici e una spiccata attenzione per la telematica di bordo, elemento che nel prossimo futuro consentirà ai clienti di migliorare la propria produttività.

Per intanto, visto il numero ridotto di parti in movimento si riducono gli interventi e di conseguenza il costo di manutenzione. L'NV200 elettrico sarà disponibile nelle versioni furgone, combinata per il trasporto di merci e passeggeri e nella variante per la famiglia Evalia a sette posti.

UNA GAMMA SEMPRE AL PASSO CON LE ESIGENZE DEGLI UTILIZZATORI

NV400, l'ultima aggiunta che piace al mercato

HANNOVER - L'IAA è stato per Nissan anche l'occasione per mettere in mostra l'intera gamma, compresa l'ultima aggiunta, l'NV400, furgone multifunzione sviluppato in partnership con Renault e che se pure si trova in commercio da poco più di un anno si è già conquistato uno spazio di mercato ben preciso. In particolare, per l'incredibile numero di varianti previste, grazie alla trazione che può essere anteriore o posteriore, alle quattro diverse lunghezze, le tre altezze, volumi di carico che variano dagli 8 ai 17 mc per le versioni van e dai 20 ai 22 per quelle da allestire, oltre alle tre potenze (100, 125 e 150 cv) del motore da 2.3 litri, abbinato a un cambio manuale o uno robotizzato, entrambi a sei marce. Le attenzioni del costruttore negli ultimi mesi si sono concentrate nel ridurre ulteriormente i costi di gestione del motore con potenza di 100 e 125 cv, che è stato ottimizzato, così come si è intervenuto sui sistemi ausiliari, come pompe per olio e servosterzo, nella gestione termica e nell'olio del cambio, per finire con l'aggiunta di pneumatici con bassa resistenza al rotolamento. Il risultato è una diminuzione dei consumi pari a 0,6 litri per 100 km e dei costi di manutenzione (circa 3.000 euro in meno in tre anni).

Per il pick up Navara invece la novità è rappresentata da una versione entry level, allestita appositamente per i clienti europei ed equipaggiata con il solito 4 cilindri common rail da 2.5 litri, ma con potenza ridotta a 144 cv, con una coppia massima di 300 Nm, il che ha permesso di fissare un prezzo d'attacco interessante e di portare i consumi a 8,4 litri per 100 km. A oggi è già disponibile nelle concessionarie italiane la versione Dou-

ble Cab, mentre quella King Cab verrà introdotta nei primi mesi del prossimo anno.

Due versioni del motore diesel Euro 5 da 2 litri equipaggiano la gamma Primastar, il furgone leggero prodotto sempre in virtù dell'accordo con Renault, a cui è stato aggiunto il filtro antiparticolato per ridurre le emissioni.

Tra i best seller Nissan nel settore dei veicoli da lavoro c'è da sempre il Cabstar, un piccolo autocarro disponibile anche come furgonato o ribaltabile, con cabina semplice oppure allungata e a scelta ruote posteriori singole o gemellate, che ha il grande vantaggio di disporre del miglior carico utile della categoria. Piuttosto completa la gamma con le masse complessive che variano dalle 2,8 alle 4,5 tonnellate, mentre i passi sono tre e due i motori, un 4 cilindri da 2.5 litri (con 120 o 140 cv) e un tre litri da 150 cv con filtro antiparticolato a doppia rigenerazione. Tra gli ultimi aggiornamenti da segnalare l'albero di trasmissione esente da manutenzione, la frizione maggiorata, il sistema di raffreddamento del carburante e lo scarico modificati.

Al vertice della gamma da lavoro Nissan resta l'Atleon, il più grande tra i commerciali del marchio venduti in Europa. Prodotto sempre in Spagna e disponibile con passi che vanno da 2.800 a 4.400 mm e masse da 3,5 a 8 tonnellate, dispone di un ottimo carico utile, che può arrivare fino a 4.925 kg, e di un vano posteriore allestibile lungo fino a 6.580 mm. Due le motorizzazioni: un 4 cilindri common rail da 3 litri con potenza di 150 cv e un 4.5 litri con potenza di 185 cv.

E-NT400 CONCEPT E CABSTAR E-REFRIGERATOR

L'elettrico come vocazione



L'e-NT400 Concept basato sul Cabstar.

HANNOVER - Se a monopolizzare l'attenzione è stata la presentazione dell'NV200 in versione elettrica, nello stand Nissan erano presenti altri due concept elettrici che hanno messo in mostra un uso originale di motori elettrici e pacchi di batterie agli ioni di litio.

Nel caso dell'e-NT400 Concept, si tratta di un vero e proprio veicolo elettrico, basato sul piccolo camion Cabstar, che riprende il sistema propulsivo già utilizzato su Leaf ed e-NV200. Anche in questo caso il motore elettrico ha quindi una potenza di 80 kW e il pacco di batterie garantisce un'autonomia di 140 km. In più, l'utilizzo della tecnologia integrata Quick Charging consente di ricaricare l'80 per cento in appena un'ora. Alla versatilità dello studio pensano invece le

caratteristiche del Cabstar, che può facilmente essere allestito per ogni utilizzo, dalla raccolta rifiuti alle consegne urbane, e che rimangono invariate anche in questa configurazione, dato il posizionamento favorevole delle batterie che non pongono ostacoli alle personalizzazioni.

Se il Cabstar elettrico è una proposta tutto sommato convenzionale, la seconda idea scaturita dal reparto ricerche di Nissan è decisamente più originale. Il Cabstar e-Refrigerator è infatti un normale veicolo allestito per il trasporto a temperatura controllata, che utilizza però un compressore elettrico molto efficiente e batterie agli ioni di litio non per alimentare il propulsore che è quello normalmente montato sul Cabstar, ma vano frigorifero e impianto refrigerante anche a veicolo fermo.

L'apposito pacchetto delle batterie è stato sviluppato da 4R Energy Corporation, joint venture tra Nissan Motors, che possiede il 51 per cento delle azioni, e Sumitomo Corporation, fondata proprio per trovare nuove applicazioni funzionali per le batterie agli ioni di litio, soprattutto a quelle che sono giunte al termine della propria vita operativa sui veicoli elettrici ma che possono venire riutilizzate in compiti di minor impegno.

Alimentando la parte refrigerata con le batterie, si riducono comunque i consumi, e le emissioni, del motore del Cabstar e si eliminano i condotti di gas refrigerante all'interno del furgone, che possono essere soggetti a perdite molto pericolose. A ricaricare le batterie pensa in questo caso un ampio pannello fotovoltaico montato sul tetto della furgonatura.

Pensati per il mercato europeo i due mezzi sono ancora a livello di concept e non è ancora stato deciso se e quando verrà avviata la produzione di serie.

Anche se per il momento viene definito ancora un concept, una piccola flotta di e-NV200 è già in attività presso grandi società di spedizioni come FedEx, a cui sarà affidata anche la seconda parte della sperimentazione, operando nella zona di Londra. I test proseguiranno per tutto l'anno prossimo.

ALTRI DUE MODELLI

Si tratta del secondo progetto elettrico presentato da Nissan e verrà seguito entro il 2014 da altri due modelli a emissioni zero.

In attesa della commercializzazione della versione elettrica anche l'NV200, "Van of the

Year" due anni fa, vive un momento di grande successo: dal momento del lancio 130mila sono state unità vendute in 40 Paesi, a cui si aggiungeranno presto anche India e Nord America.

In particolare, in Europa, l'impianto di Barcellona ha dovuto incrementare nel 2011 del 66 per cento la propria produzione rispetto all'anno precedente, arrivando a sfornare oltre 21mila furgonette. Questo ha permesso all'NV200 di incrementare la propria penetrazione in quello che oggi è uno dei segmenti più competitivi, passando dall'1,9 per cento del 2010 al 2,7 per cento dello scorso anno. Anche nella stagione in corso il trend resta in crescita, con volumi che fanno

segnare un più 17 per cento.

Questo anche grazie ai continui aggiornamenti della gamma. Di recente è infatti stato introdotto un nuovo motore diesel, sempre da 1.5 litri ma con una potenza di 110 cv e una coppia di 240 Nm disponibile già a partire da 1.750 g/min. Per ottenere questo risultato e al tempo stesso ridurre i consumi è stato applicato un nuovo condotto di ritorno del carburante, con una nuova centralina di controllo, portando inoltre la pressione d'iniezione a 1.650 bar.

In più, si è lavorato sulle versioni allestite direttamente dalla fabbrica e quindi completamente coperte da garanzia. Si tratta per ora di un furgone frigorifero e di una versione Crew Cab con cabina allungata.



Un NV200 allestito direttamente in fabbrica come furgone frigorifero. Il veicolo è esposto sullo stand che Nissan ha allestito all'ultimo Salone internazionale dei veicoli industriali e commerciali di Hannover.

VOITH / Gli ultimi prodotti in scena al Salone dei veicoli industriali IAA di Hannover

Efficienza on the road

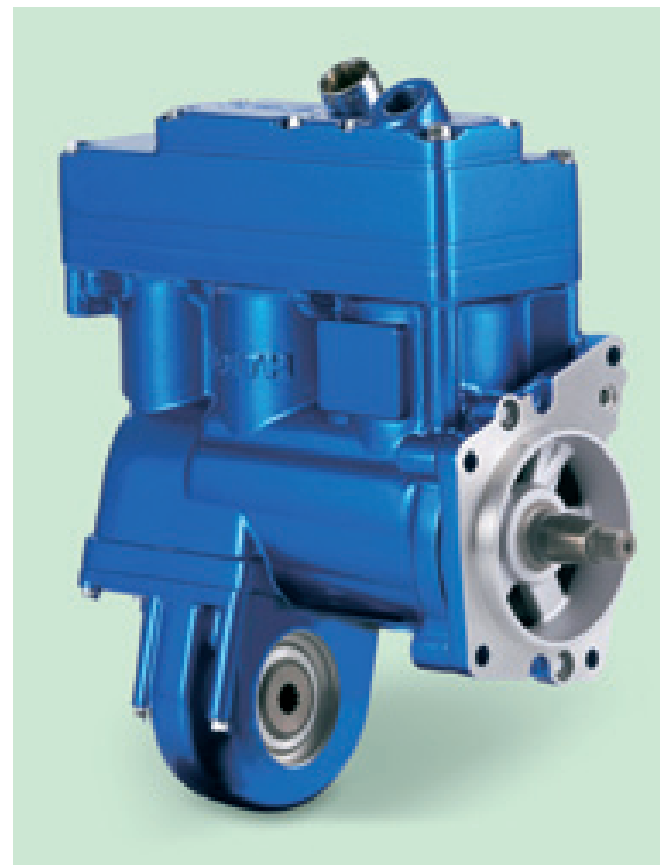
È IL MOTTO SOTTO IL QUALE SONO STATE PRESENTATE LE PIÙ EVOLUTE SOLUZIONI PER CAMION, AUTOBUS E PULLMAN. MINIMO COMUNE DENOMINATORE: RIDUZIONE DELLE EMISSIONI E COSTI DI GESTIONE PIÙ BASSI.

come ampliamento dell'attuale gamma di prodotti o come implementazione degli attuali concetti tecnologici. I vantaggi di ElvoDrive sugli autobus urbani futuri sono molto diversi: dalla

Alla base di tutto c'è il nuovo DIWA.6, che può far risparmiare un ulteriore cinque per cento di carburante rispetto al modello precedente. Questo risparmio può essere ottenuto controllando la pressione d'esercizio nella trasmissione. Quest'ultima può essere abbassata fino a cinque bar, con un risparmio di quasi il tre per cento di diesel. A questo si aggiunge un intelligente avvio di marcia, come il programma di cambio SensoTop. In combinazione con un nuovo smorzatore di vibrazioni torsionali, il programma permette la cambiata a velocità più basse e quindi riduce il consumo. Il pacchetto efficienza è completato dal sistema telemetrico SmartNet. Al fine di minimizzare i tempi di fermo, il bus invia i dati di funzionamento a un server tramite GPRS. Nel caso il sistema registri un malfunzionamento, l'operatore viene informato e messo in grado di reagire immediatamente prima che l'autobus vada in panne. La manutenzione preventiva dell'autobus avviene sulla strada e ciò riduce i fermi macchina.

Un altro prodotto che ha fatto il suo debutto al Salone è l'LP 725 Voith, che offre il compressore tre cilindri ora anche in una struttura in alluminio leggero. A partire dal 2013, LP 725 viene progettato per la nuova generazione di motori Euro 6 e destinato ad autobus e veicoli commerciali. Grazie al raffreddamento intermedio, i compressori d'aria Voith consumano meno energia e raggiungono la pressione finale a basse temperature di compressione.

Il rallentatore ad acqua Aquatarder SWR aumenta il suo spettro di applicazioni: dall'inizio della produzione in serie è disponibile sul nuovo veicolo da distribuzione Mercedes-



Ha debuttato allo IAA l'LP 725 Voith, che offre il compressore tre cilindri ora anche in una struttura in alluminio leggero.

Benz Antos. Il retarder ad acqua opera con l'agente di raffreddamento del motore ed è quindi esente da manutenzione: rispetto ai rallentatori a olio, tra i 6 e i 12 litri di olio possono essere risparmiati ogni anno per ciascun veicolo. Inoltre non c'è bisogno di oli usati da smaltire e fermi macchina per il cambio dell'olio. Grazie al suo estremo design compatto utilizza uno spazio d'installazione del 50 per cento in meno ed è 35 kg più leggero rispetto a un comparabile rallentatore ad olio. I retarder possono assumere fino al 90 per cento di tutte le operazioni di frenatura del veicolo. Ciò protegge il freno di servizio e riduce le emissioni di polveri dei freni fino all'80 per cento.

Il motto "Efficienza on the road" attraversa tutti i prodotti e

le soluzioni presentate da Voith al Salone IAA: nel servizio quotidiano essi consentono di ottenere una maggiore disponibilità ed efficienza, mentre si riducono il consumo di carburante e le emissioni di CO2.

Voith Turbo, specialista per unità idrodinamiche, coppie e sistemi di frenatura per applicazioni stradali, ferroviari e industriali, nonché per i sistemi di propulsione delle navi, è un settore del Gruppo Voith.

Voith definisce gli standard nei mercati dell'energia, oil & gas, carta, materiali e mezzi di trasporto e automotive. Fondata nel 1867, Voith impiega circa 40mila persone, genera 5,6 miliardi di euro di fatturato, opera in circa 50 Paesi in tutto il mondo ed è oggi una delle più grandi aziende a conduzione familiare in Europa.



Il rallentatore ad acqua Aquatarder SWR aumenta il suo spettro di applicazioni.

Lino Sinari

HANNOVER - Per Voith, fornitore operante a livello mondiale nel settore dei veicoli commerciali, il futuro del trasporto pubblico sta nella maggiore efficienza dei sistemi di azionamento. Con i suoi occhi puntati saldamente sull'obiettivo "emissioni zero", al Salone di Hannover Voith ha presentato ElvoDrive, una trazione ibrida

seriale.

ElvoDrive trasmette la potenza richiesta al cento per cento da energia elettrica, in modo che il motore a combustione possa sempre essere utilizzato ma soltanto con il più basso consumo di carburante. Ma non è finita: il viaggio verso le "emissioni zero" è appena iniziato. Fasi di progettazione del futuro consentiranno altre trazioni puramente elettriche,

semplice riduzione del consumo di carburante alla guida elettrica su brevi distanze, cioè a emissioni zero.

Il potenziale di risparmio risiede anche in un nuovo pacchetto presentato da Voith ad Hannover. Esso comprende la nuova trasmissione automatica DIWA.6, il programma di cambio topografia-dipendente SensoTop e il sistema telemetrico DIWA SmartNet.

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

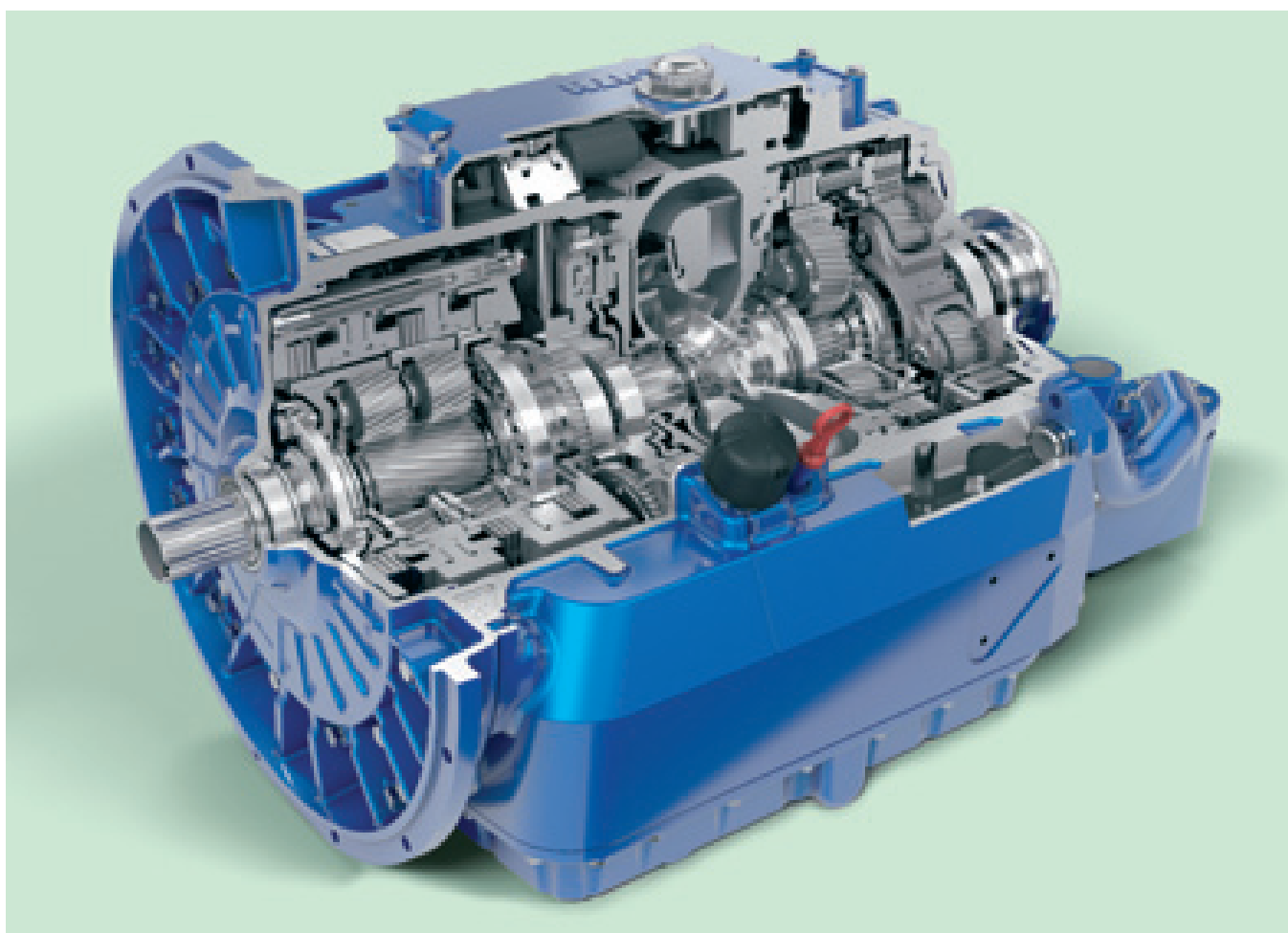
ART DIRECTOR Renato Montino

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).



La nuova trasmissione automatica DIWA 6 che può far risparmiare un ulteriore 5 per cento di carburante rispetto al modello precedente.



UN ANNO PARTICOLARE, IL 2012, PER VOITH TURBO E LA REALTÀ ITALIANA. SEGNA IL TRAGUARDO DEI 30 ANNI DA QUANDO È STATA COSTITUITA LA FILIALE DIRETTA A REGGIO EMILIA, MA ANCHE I 50 ANNI DA QUANDO I PRODOTTI VOITH SONO STATI INTRODOTTI PER LA PRIMA VOLTA SUL NOSTRO MERCATO. OGGI VOITH TURBO ITALIA È UNA CONSOLIDATA REALTÀ CHE OPERA CON SUCCESSO NEI SETTORI STRADA, FERROVIA E MARINA, SOTTO L'ESPERTA GUIDA DI EVA KATHARINA ZIMMER.

VOITH TURBO / Prestigioso traguardo per la filiale italiana del Gruppo tedesco

Voith fa Trenta, anzi Cinquanta

Mauro Zola

REGGIO EMILIA - Traguardo importante quello raggiunto dalla filiale italiana di Voith Turbo, che si appresta a celebrare in questi ultimi mesi del 2012 i trent'anni dall'ingresso in maniera diretta sul mercato tricolore. Anche se l'anniversario verrà ricordato senza troppo clamore, come spiega il managing director Eva Katharina Zimmer: "Non abbiamo grandi eventi in programma, anche se naturalmente stiamo vivendo il traguardo dei trent'anni della Voith Italia con grande orgoglio".

"In realtà - precisa la manager tedesca, da anni trapiantata in Italia - ci sono vari anniversari che ricorrono nel 2012. Sono infatti passati trent'anni dall'apertura della filiale diretta Voith, e cinquant'anni dall'arrivo di Voith in Italia come impresa, rappresentata all'inizio dalla società Greco, che produceva principalmente locomotori da manovra su licenza tedesca, utilizzando proprio le trasmissioni Voith. Si trattava di un'impresa familiare di Reggio Emilia, che è una città a grande tradizione ferroviaria, basti ricordare le Ferrovie Reggiane, in cui operavano numerose aziende specializzate e in cui quindi era facile trovare manodopera specializzata. La Greco prese la rappresentanza per i prodotti Voith sia destinati alla ferrovia che alla strada, ed è così che è iniziata la vendita prima dei cambi per autobus e poi dei Retarder per i camion".

"Lo stesso gruppo di persone che lavorava per la Greco - prosegue - è poi stato assunto dalla società costituita dalla famiglia emiliana e dalla Voith. All'inizio Voith disponeva del 51 per cento dell'azienda, mentre il 49 per cento era rimasto ai Greco, poi, nel corso degli anni, ha acquisito il controllo totale. Un terzo anniversario riguarda i vent'anni nella sede attuale, costruita nei primi anni Novanta apposta per Voith".

Sono passati anche cinque anni da quando Eva Katharina Zimmer ha assunto il suo ruolo in Voith Turbo. "Arrivavo da un cliente: ai tempi lavoravo - spiega il managing director - alla Act l'azienda di trasporto pubblico di Reggio Emilia, che acquistava da Voith sia sul versante ferroviario che per gli autobus. Lì avevo passato gli ultimi

sette anni svolgendo un ruolo di pianificazione del controllo".

Laureata in matematica, Zimmer è arrivata da un incarico prettamente economico. "Ero coinvolta - precisa - nelle decisioni sull'acquisto di materiale, che al tempo era preferibilmente Voith. In quel periodo la Act, aveva acquistato dei locomotori con trasmissioni Voith, e negli autobus era massiccia la presenza di trasmissioni dello stesso marchio, quindi avevo già un'idea della Voith come di un'azienda di qualità. Quando sono stata contattata per il ruolo di managing director sono quindi passata volentieri dall'altra parte della barriera".

Si è calata perfettamente nella realtà dell'azienda tedesca che ha imparato a conoscere bene. "Voith - aggiunge Zimmer - è un'impresa familiare che esiste da 145 anni, nata con la produzione di mac-



Eva Katharina Zimmer, managing director Voith Turbo Italia

chine per la carta nel sud ovest della Germania, dove c'erano in quantità la legna e l'acqua necessarie, una zona in cui sono state sviluppate molte invenzioni. Johann Matthaus Voith ha costituito questa società insieme al figlio Friedrich nel 1867. In seguito si è sviluppata tutta una serie di rami d'azienda con l'ampliamento al settore delle turbine per l'energia elettrica, grazie a una serie di brevetti marchiati Voith. Negli anni Venti si è quindi aggiunta l'applicazione sui mezzi da trasporto. Oggi il gruppo ha quattro grandi divisioni: Paper per le macchine per la produzione di carta; Hydro per gli impianti idroelettrici, dove alle turbine si sono aggiunti i generatori; Industrial Service con manutenzione ed engineering di grandi catene di montaggio; e Turbo che siamo noi. Oltre a Voith Turbo in Italia sono presenti la divisione che si occupa delle macchine per la carta a Schio, e quella Hydro a Milano".

Anche il profilo della Voith Turbo è più complesso di quanto possa sembrare. "A livello mondiale - illustra la manager - si occupa prevalentemente di sistemi di trasmissione per applicazioni stradali, ferroviarie, industriali e marine. Tutti questi settori sono presenti anche in Voith Turbo Italia. In casa madre la divisione Turbo copre circa il 27 per cento del fatturato globale, che l'anno scorso è stato di 5,6 miliardi di euro, distribuito su cinquanta Paesi con 40mila dipendenti. All'interno della divisione c'è una distribuzione abbastanza equa tra Strada e Ferrovia, dove la Strada è tradizionalmente la parte prevalente, che però negli ultimi tempi è stata raggiunta dalle applicazioni industriali e ferroviarie. Questo si riflette anche sul business italiano, dove una volta due terzi del fatturato erano prodotti dal settore Strada, che adesso continua a essere quello con il fatturato maggiore ma tallonato dagli altri che stanno crescendo, mentre il segmento marino continua a essere abbastanza piccolo".

Proprio questa diversificazione permette alla società di affrontare in relativa tranquillità il difficile periodo attuale. "In effetti quest'anno non è il massimo per i prodotti stradali, con il mercato degli autobus urbani quasi del tutto fermo. In più di solito quando le vendite

segue a pagina 30

Il settore Strada zoccolo duro dell'attività di Voith Turbo

Rieck: "Il successo sta nello stretto"

NONOSTANTE LE DIFFICOLTÀ CHE CARATTERIZZANO ANCORA IL MONDO DEGLI AUTOBUS E DEI TRUCK, L'AZIONE INSTANCABILE DEL DIRETTORE DELLA DIVISIONE STRADA DI VOITH TURBO ITALIA PORTA BUONI RISULTATI GRAZIE ALL'OTTIMA ORGANIZZAZIONE DELLA RETE DELLE OFFICINE IN GRADO DI SODDISFARE AL MEGLIO LE ESIGENZE DEI CLIENTI, PUBBLICI E PRIVATI.

REGGIO EMILIA - Negli ultimi nove anni il volto della Voith Turbo nel settore Strada è quello di Armin Rieck, anche per la sua scelta di non dirigere il comparto da dietro una scrivania, ma piuttosto di passare gran parte del suo tempo sul campo, a visitare instancabilmente clienti, aziende, concessionari e officine. Nato in Egitto, Armin è quel che si può definire un figlio d'arte, visto che suo padre è Gerard Rieck, progettista di veicoli industriali, che ha lavorato nel corso della sua carriera per Man, Magirus e Iveco, sia nei bus che nei truck, fino a diventare amministratore unico di Iveco Germania. Così anche se la sua formazione scolastica è prettamente commerciale può tranquillamente affermare: "La tecnica ce l'ho nel patrimonio genetico. Mio padre è un ingegnere, così come il nonno prima di lui o il mio fratello maggiore". Forse per questo, pur avendo preferito una laurea in scienze economiche, Armin è rimasto a operare in un ambito tecnico. "Una cosa - dichiara - non esclude l'altra, il mio è un ruolo legato alla vendita di un prodotto tanto specifico che è indispensabile disporre di un solido background tecnico".

In Italia, ormai suo Paese d'adozione, Rieck è arrivato nel 1999, chiamato dalla filiale italiana di ZF. "Ma non, come succede di solito, mandato dalla Germania soltanto per fare esperienza - precisa - per poi ritornare in sede o partire per un altro mercato. Volevo maturare un'esperienza fuori dalla Germania, dopo gli studi a Vienna e nella stessa Germania. Al momento di entrare in ZF non sapevo più di tre parole in italiano, in quel momento la gestione della società era ancora da imprenditori vecchia scuola, governata dal socio italiano che deteneva la maggioranza in ZF Italia".

BEN OLTRE LE CONVENZIONI

Da lì l'approccio anticonvenzionale. "Per iniziare mi hanno messo in officina, a spazzare il pavimento e imparare l'italiano. Appena dopo tre mesi sono arrivato dove volevo, entrando nel reparto marketing, dove con il tempo sono diventato responsabile di promozione, vendite e marketing truck e maturando, così, un'esperienza importante nell'introduzione in Italia dei primi cambi automatizzati,



Armin Rieck, Direttore della Divisione Strada di Voith Turbo Italia

quando gli autisti ancora credevano che per essere tali bisognasse assolutamente usare un cambio manuale".

Nel 2003 arriva la proposta della Voith. "Una nuova sfida che ho accettato con piacere, iniziando con la gestione del marketing. Il mio primo impegno? Dare maggiore visibilità a un marchio che era ben pre-

sente sul campo, ma non ancora abbastanza conosciuto fuori dal ristretto giro degli addetti ai lavori".

Rieck inizia quindi incrementando la comunicazione e avvia una serie di eventi. "Il culmine nel 2007 - ricorda il manager - con la spettacolare presentazione dei nostri prodotti sulle pendici dell'Etna,

abbiamo coinvolto giornalisti e clienti, un'attività mai praticata prima in Voith e oggi forse impossibile con i tempi che corrono e le riduzioni del budget. Ai tempi resa possibile dalle collaborazioni professionali, anche con i costruttori di veicoli".

Dopo il marketing a Rieck viene affidata anche la gestio-

ne del post vendita, che prevede a riorganizzare sulla base di una rete strutturata di partners. "Già prima disponevamo di alcune officine autorizzate, ma non poteva definirsi una rete. Mancava ad esempio un contratto standard di assistenza, che ho introdotto, tenendo conto dei cambiamenti, avvenuti nel frattempo, della legislazione europea e definendone bene anche i termini. Così che il cliente finale, se sceglie Voith, sa bene cosa riceve anche in termini di assistenza".

LA SFIDA DELLA QUALITÀ

Oggi Rieck è responsabile dell'intero settore Strada, di cui chiarisce gli obiettivi. "La nostra sfida è di offrire la massima qualità a costi interessanti, pur dovendo tenere conto che dobbiamo portare profitti a un'azienda che ha 40mila dipendenti in tutto il mondo. Il settore Strada in questi anni in Voith Turbo Italia ha sempre rappresentato la parte più importante. E lo è tuttora. Anche se non portiamo più il 50 per cento del fatturato, abbiamo mantenuto quote e vendite. Un risultato possibile grazie alle impostazioni messe in atto qualche anno fa, e grazie a partner affidabili, che hanno creduto nella nostra politica commerciale e confidano di poter crescere insieme a noi".

Attualmente le officine autorizzate Voith in Italia sono venti. "Tra queste sette operano anche sui cambi e hanno quindi in dotazione un banco di prova originale Voith. Tutte sono cresciute nel tempo in-

LE RISORSE UMANE DI VOITH TURBO VOTATE AL SUCCESSO DI VOITH TURBO ITALIA

Professionisti al servizio dei professionisti della strada

REGGIO EMILIA - Data la fedeltà al marchio che contraddistingue la gran parte dei dipendenti Voith Turbo, quasi stupisce che alla guida dell'officina, uno dei cardini dell'attività, ci sia Andrea Sassi, entrato in azienda da appena sei anni.

Dopo il triennio d'ingegneria meccanica, Sassi ha cominciato a lavorare direttamente alla Voith Turbo, prima in officina, per sfruttare una specializzazione sui cambi automatici, poi in ufficio, all'assistenza tecnica, per poi ritornare in prima linea come responsabile di un team composto da quattordici persone, tredici meccanici con un elettrauto di supporto, che coprono tutte le esigenze dell'azienda, della sezione Strada ma anche di quella ferroviaria o industriale. Per questi due comparti il territorio di riferimento è tutta la Penisola, mentre per le applicazioni stradali ci si limita al Nord Ita-



Gianni Esposito con l'ingegner Andrea Sassi che è alla guida dell'officina Voith Turbo.

lia.

Gran parte delle riparazioni vengono effettuate nell'officina di Reggio Emilia. "Usciamo soltanto se si tratta di interventi in garanzia - spiega Sassi - cercando di trovare una soluzione il prima possibile. Dalla chiamata possono passare al massimo un paio di giorni". Tornando agli operatori si tratta nella maggioranza dei casi di meccanici con molta esperienza. "Alcuni lavorano qui da più di venticinque anni - conferma il responsabile del servizio - Anche se di recente qualcuno è andato in pensione e abbiamo assunto qualche ragazzo".

Che tipo di formazione è richiesta in questo caso? "Un diploma tecnico. Alla formazione specifica provvediamo noi, con corsi interni e anche in Germania. Il resto lo si impara sul campo, per poter affrontare una revisione completa ed essere sicuri di quello che si fa servono almeno sei mesi di affiancamento. Per un appassionato di tecnica si tratta di un lavoro molto stimolante. Anche per i continui aggiornamenti a cui vengono sottoposti i nostri prodotti".

Com'è lavorare alle prese con una gamma di soluzioni così diversificate? "Sicuramen-

te interessante, siamo tutti specializzati in un settore specifico, ma cerchiamo di garantire anche che in caso di bisogno tutti siano in grado di intervenire sui diversi componenti. Molto si impara direttamente sul campo, si seguono i prodotti quotidianamente. Ad esempio io sono un esperto di cambi automatici e su questi mi sono formato, gli altri prodotti li seguo direttamente in officina, per individuare i vari problemi e incrementare il mio bagaglio tecnico".

Anche i vostri clienti sono molto diversificati. "In effetti le aziende che forniamo sono molto varie, andiamo da colossi come Trenitalia ed Enel fino al singolo camionista e ognuno ha le sue esigenze ben precise". E come funziona la manutenzione negli anni della crisi? "Le aziende del trasporto pubblico allungano sempre gli intervalli tra le manutenzioni, non hanno più scadenze fisse, preferiscono rischiare e riparare quello che si rompe. Per ovviare almeno in parte abbiamo introdotto una serie di componenti di rotazione revisionati. Si tratta di ricambi che vengono sempre forniti dalla Casa madre e sono quindi rigenerati e controllati, molto apprezzati perché si risparmia qualcosa".

contatto con le officine e la clientela”

LA SQUADRA DI ARMIN RIECK

TUTTI PER UNO E UNO PER TUTTI

REGGIO EMILIA - È un gruppo rodato e affiatato quello che sotto la guida di Armin Rieck gestisce la divisione Strada di Voith Turbo Italia. Questo anche perché si tratta, nella totalità dei casi, di professionisti che hanno trascorso la loro intera vita lavorativa nello stesso ambito e che anzi, in qualche caso, hanno maturato un'anzianità di servizio che supera gli anni di presenza diretta del colosso tedesco in Italia. Il record assoluto è quello di Elio Pergreffi, perito industriale, che ha iniziato a lavorare sui prodotti del costruttore ben trentadue anni fa, prima quindi che esistesse la Voith Turbo Italia: oggi è responsabile dell'assistenza tecnica e dei training per tutta la linea di prodotti Bus Drive Systems. Lo segue a ruota Fabrizio Lusvardi, che si occupa dei servizi di assistenza e della formazione e che è stato assunto dall'allora famiglia Greco nel 1981.

In un'azienda estremamente specializzata come la Voith Turbo anche i ruoli commerciali devono comprendere un'accurata preparazione tecnica e quindi Alberto Vesprini, che oggi si occupa delle vendite nel settore Retarder, ha in tasca un diploma da perito meccanico e alle spalle un'esperienza nell'officina Voith Turbo. "Li - spiega - siamo passati un po' tutti: un momento importante per capire le caratteristiche del prodotto e potersi così confrontare al meglio con i clienti".

Per Luciano Lanzi, che gestisce l'ufficio ricambi e lavora in Voith da trent'anni, il primo incarico è stato quello in magazzino. Poco dopo la sua assunzione l'ingegner Greco lascia posto all'emanazione diretta Voith e a Lanzi viene affidata la gestione del magazzino ricambi.

Nutrita anche la presenza femminile nell'organico della divisione Strada, ad esempio il delicato ruolo di assistente per marketing e customer care è affidato ad Alessandra Giglioli, entrata in azienda venticinque anni fa, grazie alla conoscenza del tedesco, allora piuttosto rara in terra emiliana, che le deriva dal suo diploma al liceo linguistico. Alessandra Beltrami, a sua volta in Voith Turbo da oltre vent'anni, si occupa invece della vendita dei ricambi originali, insieme a Daniela Mucci, che nelle sue ventitré stagioni passate in azienda ha ricoperto varie mansioni, trovando nel settore Strada un ottimo ambiente. "Siamo decisamente affiatati - spiega - ormai ci conosciamo bene e questo facilita il lavoro".

Nonostante sia ormai abbondantemente iniziato il nuovo millennio, è ancora piuttosto raro trovare una donna impegnata in una posizione dirigenziale in un ambito prettamente tecnico. Maria Elena Rinaldi, ormai da dodici anni in Voith Turbo fa parte della squadra di Armin Rieck ed è la responsabile del cambio Diwa: un ruolo perfettamente in linea con la sua formazione, che comprende una laurea in ingegneria meccanica e un primo periodo lavorativo passato in Germania, prima di essere richiamata da Voith nella sua Emilia. "Il mio in effetti è un ruolo che comprende anche una parte commerciale - spiega la manager - di supporto ai clienti. Ma devo confermare che in effetti nelle aziende di trasporto pubblico le donne non occupano spesso ruoli tecnici, ancora meno nelle officine dove sono estremamente rare". Perché invece lei ha scelto proprio di concentrarsi sulla meccanica? "Fin dal liceo scientifico mi interessava molto la fluidodinamica e poi è stata un po' una sfida il



Elio Pergreffi



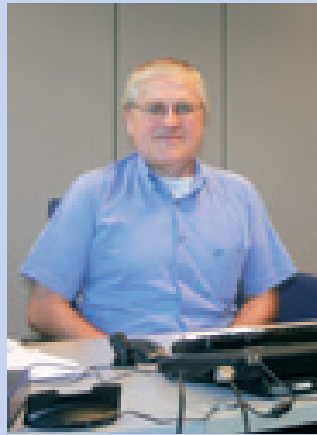
Alessandra Beltrami

voler dimostrare che una donna può riuscire bene anche in un campo considerato tradizionalmente maschile".

L'ingresso nel mondo delle aziende di trasporto pubblico le ha provocato qualche problema? "Per niente. Una volta che hai dimostrato al tuo interlocutore di essere affidabile - ci ha risposto Rinaldi - il genere è completamente dimenticato, un particolare trascurabile. Forse è più duro il percorso attraverso il quale si arriva in questa posizione, ma nel mio caso raggiungere gli obiettivi che mi ero prefissata è stata una bella soddisfazione". Cambiano i tempi e di conseguenza sta cambiando anche questo tipo di atteggiamento? "Di grosse rivoluzioni per ora non ne vedo. Si tratta di una questione profonda, potrei dire culturale, che parte fin dalla scuola".



Maria Elena Rinaldi



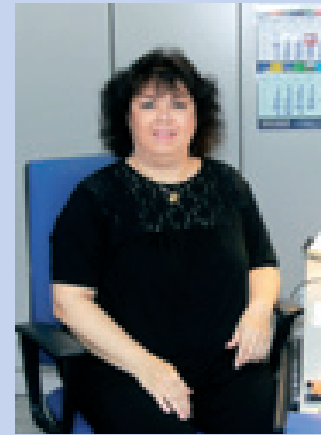
Fabrizio Lusvardi



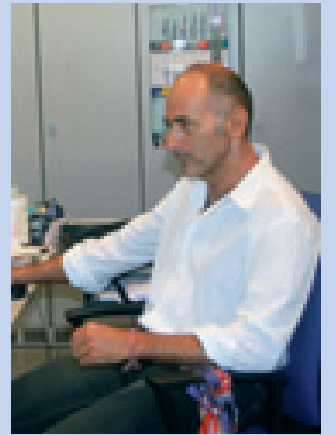
Alessandra Giglioli



Luciano Lanzi



Daniela Mucci



Alberto Vesprini

sieme a noi e le supportiamo nella gestione di clienti strategici come le aziende pubbliche di Torino, Milano, Roma, Napoli, con un grande vantaggio pratico per tutti, per il cliente finale, per il centro assistenza e per noi".

Dopo aver assunto, nel 2007, la funzione di coordinamento dell'intero reparto Strada, Rieck ha provveduto anche a incrementare la penetrazione dei prodotti del marchio tedesco nel mercato dei camion. "In alcuni casi abbiamo anche raddoppiato le nostre quote di mercato presso i costruttori truck con punte di eccellenza, come la eccezionale penetrazione dei Retarder sui camion Volvo Trucks. Trenta su cento escono dalla fabbrica già con a bordo il nostro Retarder. È la quota più alta a livello europeo".

PENSARE IN POSITIVO

Un risultato le cui implicazioni permangono, nonostante l'attuale crisi del settore. "Pur avendo quote molto buone anche con Mercedes-Benz, in numeri assoluti resta un segmento piuttosto piccolo. Ma soprattutto in questo periodo dobbiamo saper guardare le

cose positive, per motivare la squadra e i centri. Con Renault Trucks abbiamo fatto di recente un buon lavoro e partendo quasi da zero siamo ora arrivati a una quota di fornitura che supera il trenta per cento".

E da qui torniamo all'incantesimo peregrino di Rieck su e giù per la Penisola. "Per ottenere risultati dobbiamo poter disporre di una rete di professionisti, quindi contare sui nostri centri, ma anche essere in buoni rapporti con l'assistenza dei grandi costruttori di camion e di autobus, essere sempre presenti, far sapere chi siamo, cosa facciamo e soprattutto che sappiamo risolvere eventuali problemi. Anche Voith fa prodotti che ogni tanto hanno problemi e dobbiamo quindi essere in grado di dare una risposta velocemente, tenendo uno stretto contatto tra la Casa madre e il mercato. Tra i miei compiti c'è anche quello di riferire quelle che sono le nostre esigenze alla Voith".

A gestire la rete commerciale è invece lo staff che opera dalla sede di Reggio Emilia. "Un metodo che funziona. Oggi lavoriamo regolarmente con Man, Mercedes-Benz, Renault Trucks e Volvo



La sede italiana dell'azienda Voith Turbo, ubicata a Reggio Emilia in via Lambrakis 2.

Trucks, in più negli ultimi anni, grazie a nuovi prodotti, come il Magnetarder, le sospensioni indipendenti anteriori o i nuovi compressori ad aria, ci stiamo proponendo anche a Iveco. Non trascuriamo nulla, anche piccole forniture come le trasformazioni sui bus che sta sviluppando Piminfarina, che usa un prodotto Voith. Tra i miei compiti rientra anche questo tipo di contatti, cercare di vendere prototipi, proporre nuove applicazioni, come abbiamo fatto con le sospensioni per BredaMenarini o con alcuni componenti per i trattori di un costruttore italiano. Anche il settore agricolo può essere uno sbocco, tant'è che lavoriamo con New Holland".

UN MERCATO CHE CAMBIA

Innovazioni a parte, i prodotti leader in Italia per il settore Strada di Voith Turbo Italia restano il Retarder e il cambio Diwa. "Fino a prima della crisi - conclude Rieck - vendevamo per due terzi Diwa e per un terzo Retarder. Oggi i due componenti sono più o meno alla pari a causa della situazione disastrosa del trasporto pubblico".



Era il 1952 quando per la prima volta appaiono i prodotti Voith in Italia

Escalation come un crescendo rossiniano

LA GRANDE SVOLTA DELL'ATTIVITÀ VOITH SUL NOSTRO MERCATO AVVIENE NEL 1982 QUANDO NASCE LA FILIALE DIRETTA DEL GRUPPO INDUSTRIALE TEDESCO. NEL 1992 IL TRASFERIMENTO NELLA NUOVA SEDE DI REGGIO EMILIA DOVE GRADUALMENTE VENGONO RIORGANIZZATE TUTTE LE ATTIVITÀ E CHE FA DA BASE DI LANCIO PER RAGGIUNGERE L'ATTUALE POSITIVA DIMENSIONE.

REGGIO EMILIA - La prima volta dei prodotti Voith in Italia risale al 1952. Si trattava già di cambi automatici, i turbocambi L24, destinati a equipaggiare le locomotive diesel da manovra che la Greco di Reggio Emilia costruiva per conto delle Ferrovie dello Stato. Una transazione che deve aver soddisfatto entrambi, se giusto dieci anni dopo il colosso tedesco che già pensava a diventare una società multinazionale, affida alla stessa Greco la rappresentanza in Italia per i suoi prodotti nel settore mobile, mentre quelli per l'industria verranno affidati, qualche anno dopo, a una ditta milanese, la Mazzeri.

Imprenditoria emiliana e qualità tedesca: il binomio funziona e porta i prodotti Voith, in special modo i cambi Diwa per autobus, Diwamatic e Certoplan per macchine operatrici e Turbocambi per locomotive diesel, a collezionare successi e forniture che ne segnano gli anni Settanta.

Ma andiamo per ordine. I Sessanta sono un decennio impegnativo, che parte con la fornitura dei cambi Diwamatic e dei primi Diwabus su mezzi pubblici di Fiat e Alfa Romeo, in particolare a Genova sono 167 i componenti venduti. Alla fine del periodo l'indicazione è chiara: per le aziende di trasporto pubblico il cambio automatico non è più un lusso ma un'esigenza.

Gli anni Settanta si aprono però su un altro fronte, con l'avvio delle consegne dei cambi Certoplan C402 sulle macchine movimento terra prodotte da Fiat Allis (operazione che terminerà nel 1976 dopo la vendita di tremila cambi). Nel settore autobus la

vicenda è più complicata, con un gran movimento della neonata Iveco nel segmento, tramite alleanza, e una propria proposta tecnica destinata a un successo discusso. Soltanto nel 1976 Breda tornerà ai modelli Voith, seguita nel 1978 da Menarini e l'anno dopo, parzialmente, dalla stessa Iveco.

Al termine del decennio, per la precisione nel 1979, viene aggiunto al catalogo un pezzo importante, il Retarder, i cui prototipi vengono testati sugli autobus Iveco, per poi divenire in poche stagioni componenti standard sui pullman Menarini e Bredabus. È soltanto l'inizio perché del Retarder si scopre in breve la funzionalità anche sui camion, aprendo le porte a un mercato numericamente molto importante.

Di successo in successo, l'onda porta nel 1982 Voith a



fondare una propria filiale, la Voith Idrodinamica, che all'inizio si limita al marketing per poi via via assumere tutte le incombenze prima svolte dalla Greco, le cui quote di maggioranza erano state acquisite due anni prima dalla società Gallinari. Il nome comunque rimane e anche l'impegno: nel 1984 finanzia l'allestimento di due locomotive da manovra con i cambi turbo invertitori L3r4, destinati alle

F.S. Bisognerà aspettare fino al 1987 ma l'impegno verrà ripagato, con l'assegnazione alla Greco di una fornitura di trenta locomotive da manovra tutte equipaggiate con il cambio Voith.

Con i numeri arriva anche la necessità di una nuova sede, che viene inaugurata nel 1992 e raccoglie, sui 3.300 mq coperti e 10mila di piazzale, tutte le attività italiane di quella che oggi è la Voith Turbo.

Il magazzino e due scorci del reparto operativo dell'attuale sede di Reggio Emilia di Voith Turbo Italia, inaugurata nel 1992 per affrontare le sfide di un mercato in crescita.



Voith fa Trenta, anzi Cinquanta

segue da pagina 27

del nuovo latitano si rafforza la manutenzione, mentre oggi in Italia le aziende di trasporto pubbliche risparmiano anche su quello, tagliano le linee e fanno viaggiare soltanto i mezzi più nuovi. Anche il trasporto merci sta faticando, con nessuno che investe. Per fortuna sia il segmento ferroviario che quello industriale stanno andando piuttosto bene, compensando gli altri cali. In campo ferroviario si continua a investire e abbiamo tutta una serie di nuovi contratti in essere sia di vendita del nuovo che di manutenzione. Gli investimenti riguardano sia le linee ad alta velocità che il trasporto passeggeri regionale, settore in cui abbiamo fornito diversi componenti su mezzi di successo come i treni Minuetto di Alstom, elettrici e diesel. E ha il nostro muso anche il nuovo Zefiro, un progetto comune tra Breda e Bombardier, che rappresenta il futuro dei treni ad alta velocità e di cui in Italia sono già stati ordinati cinquanta esemplari".

Anche nel comparto industriale le prospettive sembrano incorag-



Eva Katharina Zimmer, managing director Voith Turbo

gianti. "Spesso in Italia abbiamo la tendenza a piangerci un po' addosso, mentre restiamo un Paese con una realtà industriale molto importante. In più possiamo contare sull'export: molti impianti in nazioni emergenti, in Medio Oriente o Sudamerica, vengono costruiti da imprese italiane e quindi ci occupiamo noi delle forniture".

Quale sarà il vostro bilancio per questo 2012? "Complessivamente stiamo superando gli obiettivi che ci eravamo prefissati. La parte Strada è purtroppo rimasta indietro ma stiamo a-

spettando che si riprenda. Sono ottimista di carattere e quindi ritengo si debba continuare a lavorare per arrivare all'inevitabile ripresa. Così non si può andare avanti".

Cosa si aspetta invece dal 2013? "A livello mondiale Voith sta investendo molto per crescere, soprattutto sui mercati emergenti. La novità è che agiremo anche sulla progettazione dei nuovi prodotti. Il mondo sta cambiando e per essere presenti sui mercati del futuro bisogna anche sviluppare dei prodotti in linea con le esigenze dei Paesi emergenti".

Una multinazionale come Voith come percepisce il mercato italiano? "In generale l'Europa è un mercato maturo, una multinazionale non si aspetta certo una crescita a due cifre. Sono comunque economie che richiedono attenzione, una presenza importante, ma nessuno si illude che abbiano uno sviluppo verticale. Come filiale italiana siamo una delle presenze storiche di Voith fuori dalla Germania, abbiamo quindi il nostro peso all'interno del gruppo, siamo rispettati, inseriti in un solido quadro europeo. Con cinquanta dipendenti siamo una filiale ben radicata, con una preparazione professionale notevole nella quale si continua a investire".

Quali saranno le sue strategie per il futuro? "Siccome siamo specializzati in ciascun settore, punteremo in tutte le direzioni, perché i diversi comparti sono egualmente importanti e vanno curati".

NUOVO
HD9

**COMFORT ESTREMO
PER LAVORI ESTREMI.**



PIÙ COMFORT IN CABINA

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

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

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

ASTRA

SCANIA / Dopo una gara appassionante Gabriel Warde vince la finale YETD 2012

NIENTE DA FARE INVECE PER L'ITALIA: NONOSTANTE IL CONCORRENTE IN GARA, IL TRENTATREENNE BELLUNESE EDY DE ROCCO, CE L'ABBIA MESSA TUTTA E ABBA DATO PROVA DI GRANDE ABILITÀ, NON È RIUSCITO AD ANDARE OLTRE I QUARTI DI FINALE DOPO ESSERSI PIAZZATO AL DECIMO POSTO NELLA CLASSIFICA GENERALE AL TERMINE DELLA FASE DI QUALIFICAZIONE DELLA COMPETIZIONE.

Il gradino più alto del podio all'Irlanda

Fabio Basilico

SÖDERTÄLJE - Ancora una volta Scania è riuscita a calamitare le attenzioni del mondo dei trasporti. Lo Young European Truck Driver, il più grande concorso tra conducenti di autocarri, la competizione internazionale che ogni due anni premia il miglior giovane autista d'Europa under 35 in base alle competenze in materia di guida sicura ed economica, non ha tradito le aspettative di quanti, concorrenti, appassionati e giornalisti, si sono ritrovati dal 6 al 9 settembre a Södertälje, presso il quartier generale del costruttore svedese e il vicino DemoCentre, per la finalissima del 2012. Che ha rappresentato un momento storico per l'Irlanda, salita per la prima volta sul gradino più alto del podio per merito di Gabriel Warde, uscito vincitore da una due giorni di impegnative prove eliminatorie su strada e su circuito. Al secondo posto si è classificato l'agguerrito russo Dmitrey Semenov e al terzo il veloce francese Stephen Lacombe.

Oltre che nei test di manovra, Lacombe si è distinto per un'ottima prova su strada, che gli è valsa la conquista del premio "Ecolution Award" assegnato al conducente con la migliore efficienza in termini

di contenimento dei consumi. Lo YETD pone da sempre gli autisti di veicoli pesanti al centro dell'attenzione, promuovendo la loro competenza e professionalità, mettendone in risalto il ruolo fondamentale per la società e per l'industria globale dei trasporti. Un conducente abile e ben preparato ha maggiori probabilità di evitare incidenti salvando vite umane e di assicurare una riduzione del consumo di carburante e dei costi di manutenzione del veicolo apportando benefici all'azienda di trasporti e all'ambiente. Inoltre, uno stile di guida appropriato contribuisce a flussi di traffico uniformi, concorrendo in tal modo alla diminuzione su scala globale dei consumi di energia e delle emissioni di scarico.

PRECISIONE MILLIMETRICA

Gabriel Warde, che vanta un'esperienza di dodici anni nella distribuzione di materiali, in particolare latte e che, prima di giungere a Södertälje, si era qualificato campione irlandese per la seconda volta, si è laureato numero uno dello YETD puntando sulla precisione millimetrica nelle manovre e sul sangue freddo.

Niente da fare invece per l'Italia: nonostante il concor-



rente in gara, il trentatreenne di Arsìe (Bl) Edy De Rocco, ce l'abbia messa tutta e abbia dato prova di grande abilità, non è riuscito ad andare oltre i quarti di finale dopo essersi

piazzato al decimo posto nella classifica generale al termine della fase di qualificazione. Edy non ha superato il difficile esercizio denominato "Combo" che prevedeva un

parcheggio di precisione in retromarcia in un apposito "garage" e un successivo passaggio stretto fra i birilli. Due penalità di troppo commesse dal camionista bellunese

hanno dato il via libera all'avversario francese Stephen Lacombe che ha così vinto la batteria che comprendeva anche il concorrente greco Taboratzis Vassilis. "Nonostan-

ABILITÀ IN MANOVRA, CONCENTRAZIONE PER LA SICUREZZA E ATTENZIONE AL RISPARMIO

Le prove dei giovani eroi al volante dei bolidi svedesi



SÖDERTÄLJE - Due giorni di sfide, alla ricerca del miglior equilibrio possibile tra la propria abilità e l'ottimale sintesi della guida economica e sicura. I 24 driver che si sono dati appuntamento in Svezia per la finalissima dello YETD 2012 hanno messo in campo tutta la loro professionalità per arrivare al gradino più alto del podio. Alla fine l'ha

spuntata l'irlandese Gabriel Warde, che ha ben meritato la vittoria dopo essersi battuto con grinta contro avversari sempre temibili e preparati.

La due giorni nel quartier generale della Scania a Södertälje è iniziata Venerdì 7 settembre alle ore 8 nella MW-hall, dove Erik Ljungberg, responsabile delle Corporate Re-

lations di Scania, assieme a Stefan Lindblom, Presidente della giuria, e Helena Evsäter, coordinatrice della gara, hanno dato a tutti il benvenuto alla finale YETD 2012. I finalisti sono stati presentati in ordine alfabetico per nazione e invitati sul palco per estrarre la loro posizione di partenza nella gara. I 24 concorrenti sono poi stati divisi in 4 gruppi da 6, in modo da poter gestire il girone di qualificazione completo.

Il primo girone di qualificazione ha visto i driver impegnati in sei prove. La prima era relativa al consumo su strada, con l'obiettivo di dimostrare la massima produttività: i driver dovevano guidare il truck Scania su una distanza predefinita usando meno carburante possibile nel minor tempo possibile senza venir meno alle regole del codice della strada. La seconda prova consisteva nel dimostrare un buon comportamento di guida in mezzo al traffico con una guida difensiva, cioè orientata alla riduzione dei consumi e alla sicurezza stradale. La terza aveva a che fare con il controllo del veicolo: in dieci minuti i concorrenti hanno dovuto identificare il maggior numero possibile di guasti in un trattore abbinato a un rimorchio. La quarta prova riguardava la sicurezza del carico, per prevenire perdita di merce, ritardi o, peggio ancora, incidenti. Anche in questo caso, i giovani autisti hanno dovuto dimostrare le loro competenze in una prova pratica. La quinta prova verteva su un intervento di primo soccorso nella simulazione di un incidente stradale. Infine, la cosiddetta prova "Reverse Z": un esercizio per dimostrare l'abilità nel manovrare il veicolo con sicurezza senza commettere errori.

Al termine delle sei prove sono stati decre-

tati i 18 autisti che hanno poi avuto accesso al girone finale di sabato 8 settembre. Tre le prove in programma: Combo, Scacco al Re e Super Z. Nella prima gli autisti dovevano mostrare la loro abilità nel manovrare trattore e rimorchio dentro e fuori un apposito "garage" e in parcheggio. I migliori 6 sono poi passati alla fase successiva della seconda prova di manovra, dove hanno gareggiato a due a due testa a testa eseguendo manovre complicate in uno spazio ridotto con l'obiettivo di far cadere quattro cilindri rossi posti ai quattro angoli dell'area salvaguardando quelli blu.

I tre vincitori di questa eliminatoria sono passati alla terza prova, quella della finalissima: l'irlandese Gabriel Warde, il russo Dmitrey Semenov e il francese Stephen Lacombe si sono sfidati nella Super Z, una gara di abilità e velocità in cui non si potevano commettere errori se si voleva vincere lo YETD 2012. La prova consisteva in tre tracciati a Z, uno per ogni autista.

I driver sono partiti in retromarcia per raggiungere la fine del tracciato per poi ripercorrere in avanti la stessa distanza senza toccare gli ostacoli presenti ma abbattendo i cilindri rossi. Il primo ad arrivare alla fine senza commettere errori (abbattere cilindri blu o altri ostacoli) è stato Gabriel Warde. Partito velocemente e quasi arrivato al traguardo, il russo Dmitrey Semenov ha rallentato negli ultimi metri arrivando anche a commettere un errore fatale, l'abbattimento di un cilindro blu che lo ha costretto, per regolamento, a scendere dal camion per rimettere in piedi il cilindro. Alla fine Semenov è riuscito a strappare il secondo posto al francese Lacombe, classificatosi terzo.

L'OBIETTIVO A LUNGO TERMINE È LA VENDITA DI 150MILA VEICOLI TRA TRUCKS & BUSES E 15MILA MOTORI

Il Grifone spiega le ali per abbracciare tutto il mondo



Martin Lundstedt, Presidente e Ceo di Scania

SÖDERTÄLJE - Durante la finale YETD 2012 i rappresentanti della stampa internazionale hanno partecipato a un seminario sullo scenario globale di Scania per il settore dei trasporti, tenuto da Martin Lundstedt, Presidente e Ceo di Scania, nonché sulle future soluzioni dell'ibrido e del trasporto elettrico con la relazione di Nils-Gunnar Vagstedt, Direttore dell'Hybrid System Development. Come ha spiegato il numero uno del Grifone, nel lungo termine, il Gruppo Scania (trucks & buses) si è posto come obiettivo il raggiungi-

mento della quota di 150mila veicoli e 15mila motori venduti a livello globale. Non solo. Il Presidente e Ceo di Scania ha anche indicato in un 30 per cento la quota dei guadagni che nel futuro potrà essere assicurata dai servizi, includendo sia quelli di natura finanziaria che quelli legati all'assistenza. Ha spiegato Martin Lundstedt: "I punti chiave che saranno determinanti per la strategia di sviluppo di Scania sono innanzitutto una crescita dovuta all'incremento del mercato totale dei trasporti su gomma, elemento determinante per le economie di tutti i Paesi sviluppati e le economie emergenti. Scania punterà inoltre sull'incremento della sua quota di mercato, l'ingresso in nuovi segmenti e in nuovi mercati".

Nel 2011, il Gruppo svedese ha consuntivato un totale di 80.108 unità vendute tra trucks & buses. L'Europa fa la parte del leone con ben il 41,6 per cento del totale, ossia 33.359 veicoli. Seguono l'America Latina con il 26,1 per cento e 20.904 veicoli, il Medio Oriente con l'11,5 per cento e 9.179 veicoli, la regione euroasiatica con il 9,4 per cento e 7.529 veicoli, l'Asia con il 6,7 per cento e 5.371 veicoli, l'Africa con il 3,7 per cento e 2.944 veicoli, l'Oceania con il rimanente 1 per cento e 822 veicoli. Anche nel suo intervento, Nils-Gunnar Vagstedt ha par-

lato di futuro, illustrando le strategie Scania per la mobilità alternativa, più economica ed eco-sostenibile, in particolare per ciò che riguarda la tecnologia ibrida che già oggi è un'alternativa che il Grifone mette a disposizione del mercato e che si affianca alla ricerca sui carburanti alternativi e sul miglioramento tecnologico delle motorizzazioni tradizionali. Secondo Vagstedt, "l'obiettivo della riduzione del 50 per cento delle emissioni di CO2 nell'arco di tempo che va dal 2000 al 2020 è perseguibile agendo su diversi fronti: la logistica, gli autisti, la tecnologia dei veicoli e i carburanti alternativi".

Nel lungo termine, la ricerca Scania ha fissato una road map tecnologica che va da oggi al 2025, all'interno della quale la power electrification è parte fondamentale per il raggiungimento dell'efficienza energetica, che rimane prioritaria per la riduzione delle emissioni inquinanti dei mezzi di trasporto. Rilevante in questo senso è la tecnologia ibrida che intende rispondere all'aumento considerevole dei volumi dei trasporti a livello mondiale così come all'introduzione di regolamentazioni ambientali sempre più restrittive in materia di emissioni inquinanti".

Le due principali tipologie di tecnologia ibrida sono l'ibrido seriale e l'ibrido parallelo. Scania sta sviluppando entrambe per i

suoi trucks e i suoi autobus. "Gli ibridi seriali - ha spiegato Vagstedt - sono particolarmente indicati per gli autobus urbani e i veicoli adibiti alla distribuzione di merci. Il motore termico può essere localizzato ovunque all'interno della struttura del veicolo e i componenti della catena cinematica sono unicamente collegati tra loro. Ciò significa che viene assicurata una certa libertà ai progettisti dei veicoli. Gli ibridi paralleli, invece, possono essere integrati in una normale catena cinematica. In quanto ibridi, il motore elettrico e quello termico possono far muovere il veicolo simultaneamente e separatamente. Entrambi i sistemi hanno in comune il fatto che possono recuperare e immagazzinare l'energia generata dalle frenate, soprattutto durante i numerosi stop and go dovuti al traffico urbano quando il conducente deve frenare e accelerare continuamente ma anche su tragitti irregolari".

Secondo Scania, l'espansione della tecnologia ibrida e delle potenzialità connesse all'equilibrio tra carburanti alternativi ed elettricità, può essere paragonata ai cerchi sull'acqua. Il primo cerchio è quello dei city buses e i truck adibiti alla raccolta dei rifiuti, il successivo quello dei trucks per la distribuzione e gli autobus interurbani, l'ultimo quello dei trucks per la lunga distanza.

te l'eliminazione ai quarti - ha dichiarato a fine gara Edy De Rocco, che dagli spatì aveva potuto vivere le emozioni della finale europea già nel 2007 e nel 2010, essendosi piazzato in entrambi i casi al secondo posto alla selezione italiana - sono soddisfatto della mia prova ed entusiasta della partecipazione. Avevo seguito dal vivo la manifestazione nelle due edizioni precedenti e posso senza dubbio affermare che ancora una volta sono giunti alla fase finale molti autisti preparatissimi e abili in tutti gli ambiti richiesti dalla gara. Ho dato il massimo delle mie possibilità, chiaramente tutti i 24 partecipanti erano partiti con l'intenzione di vincere, ma in una competizione articolata su varie prove come questa entrano in campo molteplici fattori, compresa l'emozione". "I differenti test che abbiamo affrontato nella due giorni di finale europea - ha detto ancora il driver veneto - così come le prove sostenute nella finale italiana, mi hanno permesso



Il nuovo **Serie R** del valore di 100mila euro consegnato al vincitore dello Young European Truck Driver 2012, **Gabriel Warde** (sotto).



Le fasi salienti della **Super Z**, la finalissima che ha visto coinvolti tre driver in una gara di abilità e velocità. Sopra, l'italiano **Edy de Rocco** alle prese con un intervento di primo soccorso.

di accrescere ulteriormente le mie competenze in materia di sicurezza e attenzione ai consumi, aspetti fondamentali per la mia professione". A Södertälje Edy De Rocco era accompagnato da Michele Barrocci, di Castelbellino (An), e

Michael Unterhofer di Collalbo (Bz), classificatisi rispettivamente secondo e terzo nella finale italiana. Tutte le fasi qualificatrici italiane si sono svolte presso la sede di Italscania, in Via di Spini 21 a Trento. Dopo che le iscrizioni

si sono chiuse lo scorso 31 marzo, sono stati selezionati i 30 autisti che hanno ottenuto il miglior punteggio nel test teorico on line. Dalla semifinale del 5 maggio sono scaturiti i primi otto classificati che hanno poi partecipato alla fi-

nalissima nazionale del 9 giugno, quella che ha decretato il nome del portabandiera italiano alla finale europea del 7 e 8 settembre.

SERIE R IN PREMIO

L'irlandese Gabriel Warde si è aggiudicato un nuovo Serie R del valore di 100mila euro. Il primo premio include anche l'assicurazione per un anno offerta da Scania Insurance. A Dmitrey Semenov è andato il secondo premio offerto dalla sponsor Michelin: un pacchetto Vip per due persone per assistere a una tappa del Fia World Rally Championship 2012. Il pacchetto include diverse cose, tra cui il viaggio in aereo da e per l'evento e la sistemazione in hotel. Il terzo premio, appannaggio di Stephen Lacombe è stato offerto da Volkswagen Svezia: il vincitore sarà uno degli ospiti di rilievo del più grande, in termini di audience, evento sportivo del Paese scandinavo: il Rally di Svezia, parte integrante del calendario del World Rally Championship.



ALBO D'ORO EUROPEO

2003 Michele Sandri (I)
2005 Laurens DoHuyvetter (B)
2007 Marek Szerenos (PL)
2010 Andreas Söderström (S)
2012 Gabriel Warde (IRL)

ALBO D'ORO ITALIANO

2003 Michele Sandri
2005 Christian Basset
2007 Ezio Vinai
2010 Gerhard Thaler
2012 Edy De Rocco

MICHELIN / Senza contatto e per onde radio un chip trasmette le informazioni sulle gomme

Telematica al servizio delle flotte

CON LA TECNOLOGIA RFID (RADIO FREQUENCY IDENTIFICATION) IL PRODUTTORE LEADER DI SETTORE SI PROPONE COME RIFERIMENTO PER L'AFFIDAMENTO IN-TOTO DELLA GESTIONE DEI PNEUMATICI.

PERO - La tecnologia RFID (Radio Frequency Identification), studiata da Michelin per essere applicata agli pneumatici, che trasmette grazie a un chip, senza contatto e per onde radio, le informazioni sullo "stato di salute" delle gomme, non solo permette agli operatori del trasporto di migliorare la sicurezza dei propri mezzi e quindi l'efficienza del trasporto, com'è ad esempio avvenuto quest'estate per gli autobus di Londra in occasione dei Giochi

un veicolo in servizio.

L'innovazione del gruppo Michelin costituisce un progresso tecnologico sostenibile, perché il chip RFID rimane all'interno del pneumatico per tutte le sue vite (nuovo, riscoperto, ricoperto). Grazie a questa innovazione, Michelin può fornire informazioni affidabili e controllabili per tutto il tempo in cui il veicolo è equipaggiato con i suoi pneumatici.

Dall'inizio della sua storia, Michelin ha sempre sviluppato



Il chip RFID rimane all'interno del pneumatico per tutte le sue vite (nuovo, riscoperto, ricoperto). Grazie a questa innovazione, Michelin può fornire informazioni affidabili e controllabili per tutto il tempo in cui il veicolo è equipaggiato con i suoi pneumatici.

olimpici. L'innovazione è anche di tipo sistematico e conduce a un nuovo approccio commerciale del produttore leader nel settore dei pneumatici: Michelin si propone come riferimento per gli operatori delle flotte per un affidamento in-toto della gestione dei pneumatici dei loro veicoli.

600 ESPERTI A DISPOSIZIONE

Le aziende che affidano a Michelin la gestione dei pneumatici della loro flotta già oggi coprono la maggior parte delle attività del trasporto su strada sia di persone (urbano, interurbano e turistico) sia di merci. Queste flotte rappresentano un totale di circa 300mila veicoli, gestiti in Europa da 600 esperti, costantemente in contatto con i trasportatori. In Italia, Regno Unito, Francia, Germania, Svezia, Finlandia, Danimarca, Paesi Bassi, Belgio, Svizzera, Austria, Spagna, Portogallo, Polonia, Ungheria, Romania, Repubblica Ceca, Turchia, il servizio del gruppo Michelin segue i propri clienti, che comprendono i maggiori gruppi del settore. La tecnologia moderna permette già agli operatori delle flotte di sapere in ogni momento dove si trova ognuno dei loro veicoli grazie alla geo localizzazione, che rileva non solo la posizione, ma anche i parametri meccanici del mezzo.

L'ulteriore innovazione Michelin RFID è garanzia di sicurezza in quanto prefigura, a breve termine, un controllo continuo dello stato di ogni pneumatico del veicolo. Così, non solo il conducente ne sarà informato, ma ogni malfunzionamento sarà immediatamente segnalato al centro di gestione cui fa capo il trasportatore. Si potrà così prevenire gli incidenti e reagire più rapidamente per evitare l'immobilizzazione di

una gamma di servizi complementari, perché ogni autista, con le proprie specifiche esigenze, possa trarre il meglio dal proprio veicolo. Non solo pneumatici, quindi, ma anche servizi. L'innovazione del gruppo Michelin crea così, intorno allo pneumatico, un intero sistema che contribuisce all'efficacia operativa, fornendo nel contempo a Michelin l'occasione di assumere pienamente il suo ruolo di leader tecnologico nell'industria dei trasporti. In un mo-

mento in cui le tematiche della sicurezza stradale acquisiscono importanza crescente, è facilmente immaginabile che questa innovazione ponga nuove basi per affrontare il problema.

Per il lavoro e la ricerca nel campo del pneumatico "comunicante" e del suo collegamento al chip RFID, il gruppo Michelin ha deposto una ventina di famiglie di brevetti e ricevuto numerosi riconoscimenti, tra i quali per l'AIM Global (Association for Automatic Identifi-

cation and Mobility); 2012 AIM Outstanding Achievement Award; 2012 AIM REG Corporate Appreciation Award - Michelin; 2006 AIM Global Percival Award for Excellence as Autoidentification User Leader. Per l'AIAG (Automotive Industry Action Group) 2005 AIAG Outstanding Achievement Award (Michelin leadership for B11 standard); 2010 AIAG Outstanding Achievement Award; 2010 AIAG Outstanding Corporate Leadership Recogni-

tion Award. La nuova catena di informazione che si sta formando intorno al pneumatico risponde a norme di riferimento a livello mondiale.

Michelin ha lavorato con tutto il settore produttivo per adottare scelte comuni e coerenti con le richieste dei costruttori di veicoli. Un certo numero di documenti normativi citano il pneumatico come esempio nell'ambito dell'impiego della tecnologia RFID sull'equipaggiamento per i vei-

coli o, più genericamente, sui beni di consumo. Michelin non si limita a sostenere questa innovazione, ma ne auspica anche la diffusione, perché tutti gli utenti della strada possano viaggiare più sicuri. Un'innovazione che, come per altre del gruppo Michelin, propone una soluzione "aperta", utilizzabile da chiunque nel mondo si occupi di pneumatici, nella convinzione che il pneumatico "comunicante" sia un passo ulteriore verso il futuro.

GOODYEAR / Regional per flotte operanti su percorrenze lunghe o regionali

Per chi macina chilometri

LA COMBINAZIONE DI GEOMETRIA DEL PNEUMATICO, MATERIALI E MESCOLE BATTISTRADA PERMETTE UNA RESA CHILOMETRICA SUPERIORE IN MOLTI IMPIEGHI.

ASSAGO - Nelle percorrenze lunghe o regionali il risparmio di carburante è fondamentale. In particolare modo nel contesto storico-economico che stiamo vivendo, il trasportatore fa il massimo per avere una flotta più economica (con riduzione del costo del carburante) ed ecologica (con riduzione delle emissioni). In alcuni casi, come il trasporto su lunghe tratte di merci pericolose, rifiuti e prodotti chimici, sono stati ideati appositi sistemi per la gestione delle flotte di veicoli commerciali. Più in generale, per il trasporto su terra i vincoli ambientali non sono più eludibili e così l'esigenza di rispettare politiche stringenti è diventata una priorità. La gamma Goodyear Regional è stata sviluppata e ottimizzata per soddisfare le richieste delle flotte operanti su percorrenze sia lunghe sia regionali o su percorsi puramente regionali e combinati in lunghe percorrenze, adattandosi ad una vasta gamma di applicazioni. L'esclusiva combinazione di geometria del pneumatico, materiali e mescole battistrada permette una resa chilometrica superiore in una molteplicità di impieghi senza compromettere le altre caratteristiche.

In comune con la gamma Goodyear Truck i pneumatici hanno tutti la carcassa Max Technolo-

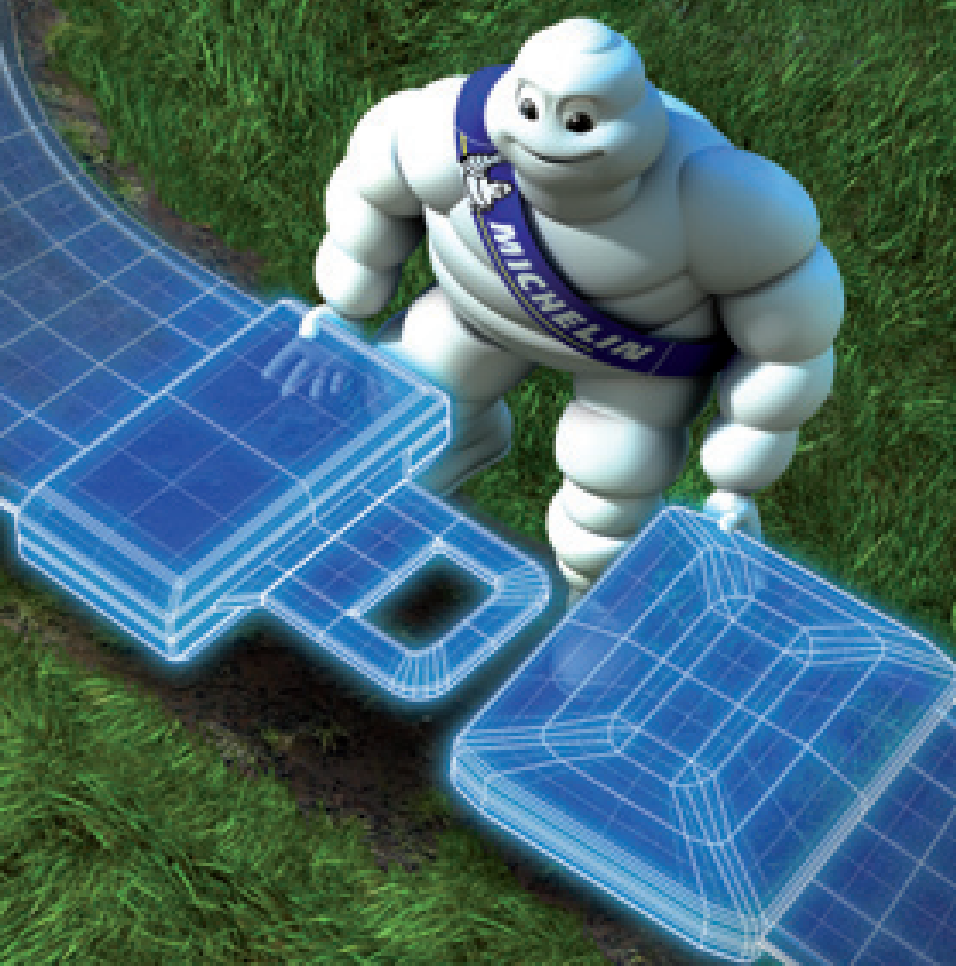
gy e in comune tra loro una nuova mescola ad alto contenuto di silice. Regional RHS II per assi sterzanti presenta un ampio disegno del battistrada a cinque costolature con intagli sugli spigoli degli incavi per un'eccellente resa chilometrica, maneggevolezza e usura uniforme. I tasselli Flexomatic nelle costolature centrali garantiscono una miglior frenata e grip ottimale in condizioni atmosferiche avverse. Una nuova mescola ad alto contenuto di silice consente un'ottima resa chilometrica unita a bassa resistenza al rotolamento e prestazioni superiori in frenata.

Regional RHD II+ per assi trattivi ha il battistrada direzionale allargato a cinque costolature, speciali tasselli collegati da specifici ponticelli. Regional RHT II 22,5" è il pneumatico per rimorchi. Rispetto all'RHT il volume della gomma è incrementato del 15 per cento per una resa chilometrica ai vertici del mercato. Il profilo del battistrada è ottimizzato con incavi a zig-zag per un'usura uniforme e minima ritenzione del pietrisco. Regional RHT II 17,5"-19,5" è infine la gomma per rimorchi ribassati con nuovo disegno del battistrada e nuova carcassa per maggiori robustezza e resistenza.





**SICUREZZA,
POTETE CONTARE SU MICHELIN**



LA SICUREZZA È DA SEMPRE UNA NOSTRA PRIORITÀ.

Ogni anno, i nostri responsabili tecnico commerciali effettuano più di 200.000 visite alle aziende di trasporto, esaminano più di 265.000 veicoli e controllano oltre 1.450.000 pneumatici in tutta Europa*.

Questo sapere, unito ad un know-how tecnologico unico, permette a Michelin di offrire, attraverso i suoi prodotti e servizi, la massima sicurezza in ogni istante.

*Fonte interna Michelin



CONTINENTAL TRUCK/ Debutto dei Conti Eco Plus HT3 per semirimorchi

Efficienza energetica al top

LE DOTI INNOVATIVE DEL RIVOLUZIONARIO HD HYBRID SONO STATE TRASFERITE SULLA TERZA GENERAZIONE DEI PNEUMATICI DEL PRODUTTORE TEDESCO E RIFERITE ALL'INTERA GAMMA OLTRE CHE SULLE GOMME PER SEMIRIMORCHI. RISULTATO: PIÙ DURATA E MAGGIORE VERSATILITÀ E SOPRATTUTTO MINOR CONSUMO DI CARBURANTE.

Mauro Zola

HANNOVER - Ad anticiparla era stato il lancio dell'HD Hybrid, così innovativo da poter essere definito rivoluzionario. Con il lancio della terza generazione di pneumatici Continental, le sue doti innovative di durata e versatilità vengono ampliate a tutto il resto della gamma, con ogni singola caratteristica tecnica che è stata studiata nei detta-

gli, dalla mescola alla carcassa, dal tallone al disegno del battistrada, che nel caso dei pneumatici per semirimorchi, i Conti Eco Plus HT3, in mostra per la prima volta all'IAA, diventa così particolare da assomigliare a una slick con appena due sottili righe a interrompere il nero della carcassa. Questo fa sì che per ogni pneumatico che farà parte della Generazione 3 Continental la resistenza al rotolamento

sia ridotta a un valore inferiore ai 4 kg per tonnellata, ovvero la massima classe di efficienza energetica (la A) nel sistema di classificazione europeo. Alto anche il fattore ricostruibilità: grazie alla qualità della carcassa, durata chilometrica e robustezza infatti aumentano anche nella seconda vita della gomma (anzi nelle altre due vite data la possibilità di riscoprire la carcassa).

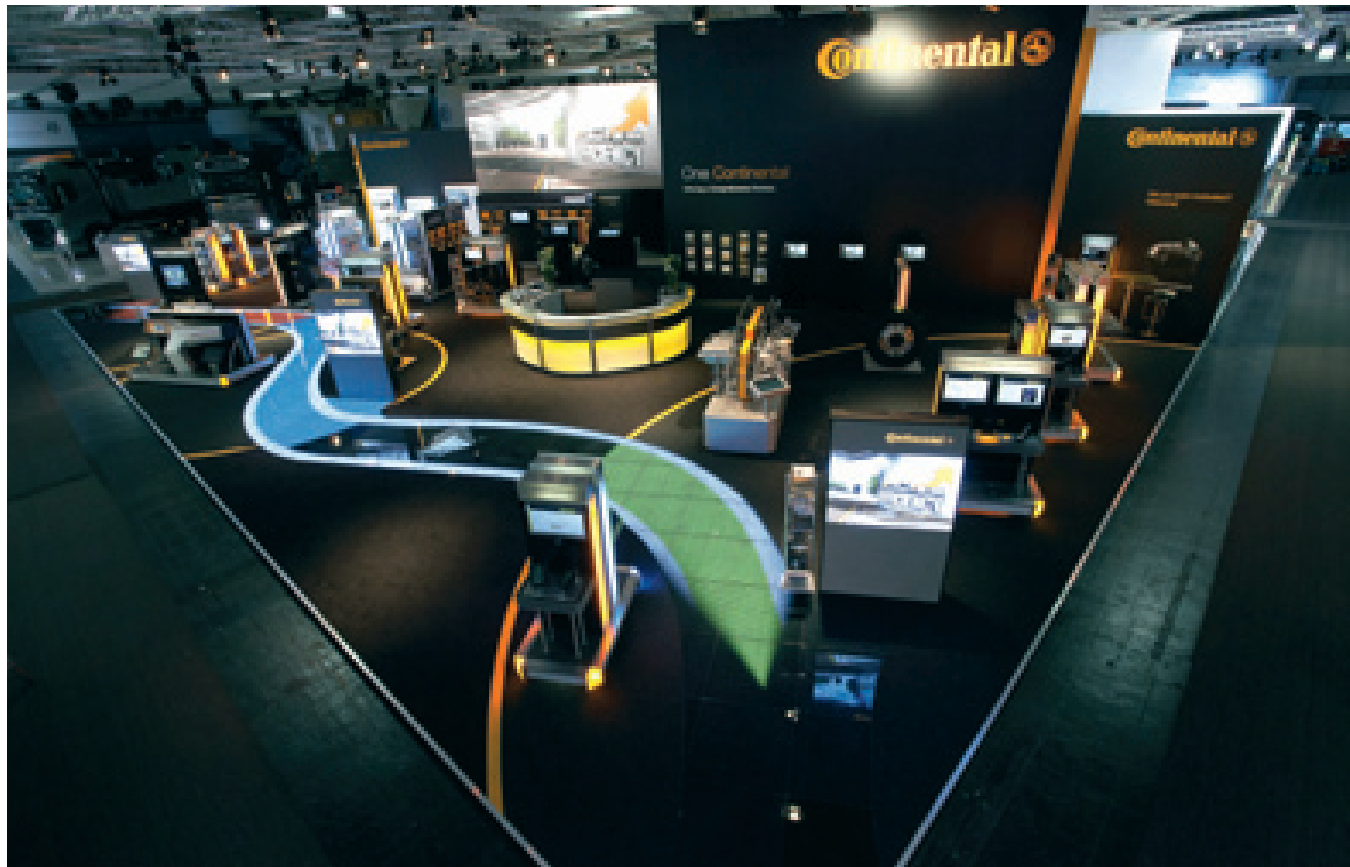
Le prime gomme di terza generazione messe in vendita saranno quelle per autobus, introdotte sul mercato nella seconda metà del prossimo anno. Si tratta di tre linee molto specializzate, denominate Conti Coach, Conti City Plus e Conti Urban a seconda dell'applicazione a cui sono destinate. Le accomuna una nuova struttura del batti-

strada che, oltre a risolvere un annoso problema, dimostrandosi ideale sia per l'asse trattivo che per quello sterzante del bus, migliora la resa chilometrica, assicurando al contempo un alto livello di comfort ai passeggeri e un'ottima aderenza al fondo stradale, in particolare nel caso di pioggia.

Per la prima volta con la linea Conti City Plus sarà inoltre disponibile una gamma di pneumatici pensata espressamente per le esigenze del trasporto regionale di passeggeri. Il passo successivo riguarderà invece i pneumatici per autocarro, con una serie L riservata al trasporto a lungo raggio e una serie R che oltre all'attuale HD Hybrid comprenderà altri prodotti specialistici, ad esempio per il settore costruzioni.



Con il lancio della terza generazione di pneumatici Continental, le doti dell'HD Hybrid vengono ampliate a tutto il resto della gamma.



IL NUOVO SISTEMA CONTIPRESSURECHECK

Il giusto gonfiaggio

HANNOVER - Un efficace sistema di allarme che avverte il trasportatore se la pressione delle sue gomme è troppo bassa. È questo il compito del nuovo sistema ContiPressureCheck, un deciso passo in avanti rispetto ai normali sensori posti sulle valvole. A fare la differenza è un sensore posizionato direttamente all'interno della carcassa, collegato a un processore dati e a un sistema di comunicazione che trasferisce le rilevazioni a un monitor portatile a disposizione dell'autista che può così avere sempre dati aggiornati, impostando la frequenza delle rilevazioni.

Il chip, di piccole dimensioni, che va posto nella parte interna del battistrada, è contenuto in un involucro protettivo in gomma e può essere montato su pneumatici di qualsiasi marca. Attraverso un processore monitora in tempo reale pressione e temperatura della gomma, per poi trasmettere i dati tramite una connessione wireless all'unità di controllo, che a sua volta li invia al display in cabina. Facile da installare il chip può essere aggiunto anche in aftermarket e riutilizzato dopo la sostituzione dei pneumatici, dato che la batteria interna ha una durata di 6 anni o 600mila km. Oltre che su rimorchi e semirimorchi il sistema, che sarà disponibile già dal prossimo anno, prima in Germania, Polonia, Benelux e Turchia e poi via via nel resto d'Europa, può essere utilizzato anche sugli autobus.

Secondo gli studi portati avanti da Continental il 90 per cento dei problemi legati ai pneumatici sono preceduti da perdite di pressione non rilevate e possono quindi essere prevenuti semplicemente riportando il giusto gonfiaggio. Anche in Germania circa il 12 per cento dei veicoli da lavoro viaggia con pneumatici gonfiati meno di quel che si dovrebbe; una percentuale destinata probabilmente ad ampliarsi molto per quel che riguarda l'Italia. Questo produce una maggior resistenza al rotolamento, fa consumare di più e causa il surriscaldamento della gomma che così si degrada più velocemente. Del resto, anche una pressione troppo elevata è fonte di problemi, in quel caso si usura più del dovuto il battistrada e si riduce sensibilmente la vita operativa dello pneumatico.

INTERVISTA A DANIEL GAINZA, DIRETTORE COMMERCIALE CVT DI CONTINENTAL ITALIA

“Sono i clienti a valorizzare Continental”

HANNOVER - “I pneumatici tornano al centro dell'universo Continental”. Lo dice con una certa soddisfazione Daniel Gainza, Direttore Commerciale CVT di Continental Italia, elencando gli investimenti



Daniel Gainza, Direttore Commerciale CVT di Continental Italia

che il colosso prevede nel campo delle gomme e che, oltre alla terza generazione di prodotto, comprendono l'avvio di ben cinque nuovi stabilimenti, quattro nei Paesi del Bric e uno negli Stati Uniti. **I pneumatici Continental hanno una qualità riconosciuta ma sono anche visti come un prodotto quasi di lusso.**

“Se parliamo dell'HD Hybrid è sicuramente più costoso al momento dell'acquisto, ma i nostri clienti sono di un target che punta più sull'efficienza che su di un risparmio immediato, che sa calco-

lare la convenienza che un simile prodotto può garantire nel tempo. Il livello d'innovazione portato dall'HD Hybrid è stato capito in Italia, anche se paghiamo ancora una relativa poca conoscenza dell'azienda Continental. Comunque, sia l'Hybrid che la serie R hanno venduto e vendono ancora bene. Soprattutto siamo contenti che chi li compra resta poi fedele al nostro marchio. È molto importante che siano i clienti stessi a valorizzare i prodotti Continental”.

Tra le novità viste all'IAA una delle più interessanti riguarda il ContiPressureCheck.

“Nel mercato attuale non possono più bastare i vecchi sensori sulle valvole. Si sentiva il bisogno di un ulteriore sviluppo e Continental aveva al suo interno tutte le competenze necessarie per varare questo nuovo progetto di un sensore che monitorasse il gonfiaggio e la temperatura e poi fosse in grado di comunicare i dati all'autista, tramite un display che per il momento è fornito separatamente. Ma nel futuro queste informazioni verranno visualizzate direttamente sul nuovo dashboard, completamente computerizzato, che abbiamo presentato

sempre al salone. È poi importante rimarcare che si tratta di un componente disponibile in aftermarket e può quindi essere installato anche sulle gomme che già si possiedono. Il vero valore aggiunto che possiamo dare alle flotte è la reportistica. Ci sono aziende di trasporto evoluto per cui i dati diventano sempre più importanti”.

Cosa vi aspettate dalla nuova serie di prodotti?

“Dopo che la Generazione 2 ci aveva riportato a ottimi livelli soprattutto per la ricostruibilità, con la Generazione 3 ci muoviamo verso l'eccellenza, con un ventaglio equilibrato di proposte che verranno distribuite a seconda delle esigenze dei vari mercati. In particolare, la nuova serie riproporrà dell'Hybrid alcune caratteristiche come l'efficienza economica. Se infatti i pneumatici costituiscono soltanto il 5 per cento dei costi di una flotta, influiscono anche sul 45 per cento delle spese dovuto al consumo di carburante. Risparmiare gasolio oggi per ogni trasportatore è fondamentale. I primi modelli della Generazione 3 arriveranno in Italia nella primavera del prossimo anno”.

PEUGEOT / Svelato al Salone di Hannover il Prologue del Partner totalmente elettrico

Il Leone avanza senza compromessi



DAL COSTRUTTORE FRANCESE UN VENTAGLIO DI PROPOSTE CON MOTORIZZAZIONI ADATTE A TUTTI GLI UTILIZZI: IL NUOVO FURGONCINO È PRONTO A LANCIARE LA SFIDA NEL SEGMENTO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE. SENZA RINUNCIARE A VOLUME DI CARICO E MODULARITÀ, SARÀ IN GRADO DI ACCEDERE ALLE ZTL.

Massimiliano Campanella

HANNOVER - Accedere alle zone regolamentate in materia di emissioni (le cosiddette Ztl: le Zone a traffico limitato dei centri urbani) ma senza scendere a compromessi, al volante di un veicolo con un volume di carico fino a 3,3 metri cubi e senza alcun timore di restare fermi, grazie alla presenza ben visibile sul quadro strumenti di un indicatore del consumo o della ricarica di energia. Peugeot ha svelato in anteprima mondiale al Salone di Hannover i dettagli del nuovo Partner Electric, il Prologue dell'allestimento totalmente elettrico del noto veicolo che verrà commercializzato nel secondo trimestre 2013.

ELETTRICO AL CENTO PER CENTO

Con la nuova versione elettrica al cento per cento, Peugeot fa un nuovo passo avanti e propone ai professionisti del trasporto una gamma Partner con motorizzazioni adatte a tutti gli utilizzi, che riduce l'impronta ambientale e la dipendenza dalle energie fossili e nel contempo aumenta il piacere di guida. Il nuovo Partner Elettrico propone una mobilità responsabile e un piacere di guida inedito, senza scendere a compromessi in quelle che sono le carte vincenti alla base del successo

del Partner: una modularità e una praticità che sono un punto di riferimento e un volume di carico tra i migliori del suo segmento.

Il nuovo Partner, sottoposto a restyling nella primavera 2012, con il motore termico ha già consumi ed emissioni di CO2 particolarmente contenuti e a partire da novembre 2012 proporrà una nuova offerta con 118g/km di CO2. Questa nuova versione al cento per cento elettrica compie un passo avanti nella riduzione dell'impronta ambientale e offre ai professionisti una soluzione adatta a tutti gli utilizzi.

Il nuovo Partner Elettrico consente soprattutto di accedere alle zone regolamentate in materia di emissioni, senza scendere a compromessi sulla praticità di utilizzo e il piacere



La presenza ben visibile sul quadro strumenti di un indicatore del consumo o della ricarica di energia aiuta costantemente il guidatore ad adottare una guida economica e quindi attenta al risparmio.

di guida. Realizzato sulla base del Partner termico, il nuovo Partner Elettrico riunisce le ultime innovazioni tecnologiche relative a questa energia. Dotato di una catena di trazione elettrica alloggiata nel vano motore, il Partner Elettrico funziona con l'ausilio di due gruppi batterie agli ioni di litio ad alta densità energetica, con una capacità di 22,5 kWh. Posizionate nel pianale del veicolo, a entrambi i lati

del retrotreno, mantengono le caratteristiche stradali del Partner e le dimensioni utili dello spazio di carico. Partner Elettrico dispone di un motore elettrico compatto ad alte prestazioni di tipo sincrono a magneti permanenti. Questa motorizzazione offre dunque prestazioni dinamiche di prim'ordine con una potenza di 49 kW/67 cv e una coppia di 200 Nm disponibile istantaneamente. Abbinato a un ridotto-

re monorapporto a presa permanente, offre una sensazione di brio e versatilità sin dalla partenza in tutte le fasi di accelerazione, senza necessità di cambiare marcia.

La silenziosità, tipica dei veicoli elettrici, completa il piacere di guida che regna a bordo del Partner Elettrico. L'autonomia di 170 km posiziona il Partner Elettrico come il nuovo punto di riferimento del segmento dei furgoncini elettrici. Per adattarsi a tutti gli utilizzi nel quotidiano, Partner Elettrico ha due modi di ricarica delle batterie: una ricarica normale (fino a 16A) in 6-9 ore e una ricarica rapida (fino a 125A) che permette di recuperare l'80 per cento delle capacità della batteria in soli 30 minuti. Lo sportellino della ricarica normale è posizionato sul parafrangente anteriore destro del veicolo, mentre la presa di ricarica rapida prende il posto dello sportellino del carburante sul parafrangente posteriore sinistro.

ECO-GUIDA INNOVATIVA

Il nuovo Partner Elettrico offre una serie di prestazioni inedite nel segmento dei furgoncini elettrici, per un utilizzo ottimizzato in termini di comfort e di sicurezza. Innovativa l'eco-guida: la presenza ben visibile sul quadro strumenti di un indicatore del consumo o della ricarica di energia aiuta costantemente il guidatore ad adottare una

ma anche nella fase attiva della frenata, il quale converte l'energia cinetica in energia elettrica. In tal modo, l'autonomia del veicolo in fase di marcia viene preservata meglio.

Efficiente il comfort termico: il riscaldamento al cento per cento elettrico assicura un rapido aumento della temperatura all'interno dell'abitacolo. È anche dotato di una funzione "eco-mode" che permette di mantenere la ventilazione nell'abitacolo senza un eccessivo consumo elettrico e di fatto preserva l'autonomia del veicolo. Il controllo elettronico di stabilità (ESP) di serie, abbinato all'Hill Holder (assistenza alla partenza in salita) fa del Partner Elettrico un punto di riferimento nel segmento in termini di sicurezza.

Tutte le prestazioni di modularità e di capacità di carico che rendono il Partner un veicolo di successo sono presenti nel Partner Elettrico. Disponibile in due lunghezze (L1 da 4,38 m e L2 da 4,63 m), il Partner Elettrico offre uno dei volumi di carico più importanti nel segmento dei furgoncini. Il volume utile raggiunge i 3,3 m³ nella L1, con una lunghezza utile di 1,80 m, e di 3,7 m³ nella L2 (non disponibile però per il mercato italiano) con una lunghezza utile di 2,05 m, per un carico utile che arriva fino a 685 kg. Con il sedile Plan Facile, che può accogliere fino a tre persone nei posti anteriori, Partner Elettrico mantiene le esclusive prestazioni di modularità che hanno caratterizzato il Partner sin dal lancio. Il sedile Plan Facile permette anche di aumentare il volume utile di 400 l. La capacità di carico è dunque portata a 3,7 m³ nella lunghezza L1 con una lunghezza utile di 3 m, e a 4,1 m³ nella L2 con una lunghezza utile di 3,25 m. Il Partner Elettrico, che beneficia dell'evoluzione stilistica del Nuovo Partner, afferma la sua personalità con una decorazione esterna stilizzata che simboleggia la tecnologia elettrica.

PRODOTTO A VIGO

Il nuovo Partner Elettrico concretizza l'accordo di collaborazione, per lo sviluppo della catena di trazione elettrica adattata ai veicoli commerciali leggeri, siglato con Mitsubishi Motors Corporation nel 2010. Alla stregua dell'attuale Partner, il nuovo Partner Elettrico sarà prodotto nello stabilimento PSA Peugeot-Citroën di Vigo, con il sostegno della Regione Galizia.

Al momento del lancio del Partner Elettrico, Peugeot proporrà un'offerta di servizi che puntano a soddisfare le diversità di utilizzo e le aspettative della clientela. Questi servizi comprenderanno in particolare: la batteria, che potrà essere acquistata o noleggiata; una garanzia costruttore specifica in termini di durata e di chilometraggio per la batteria e la catena di trazione; un'assistenza adeguata; il montaggio facilitato delle infrastrutture di carico, grazie ad alcuni accordi di partenariato firmati con fornitori di servizio in vari Paesi europei.

IL KNOW-HOW AMBIENTALE DELLA CASA DEL LEONE

Obiettivo: diventare leader nella mobilità sostenibile

HANNOVER - Peugeot è consapevole delle sue responsabilità in materia di controllo delle emissioni e ha l'ambizione di diventare leader nello sviluppo di soluzioni per la mobilità sostenibile. Le emissioni medie di CO2 dei modelli Peugeot alla fine del 2011 erano di 128,6 g/km e di 125,2g/km a fine maggio 2012, contro 131,6 g/km nel 2010, passando il traguardo dei 130 g/km fissato dalla Commissione europea entro il 2015.

La politica ambientale del marchio francese passa per alcune tappe fondamentali: la costante ottimizzazione dei motori termici, in particolare con lo sviluppo di motorizzazioni di nuova generazione come la famiglia dei motori

benzina EB a tre cilindri da 1.0 e 1.2; la "micro-ibridazione", con il sistema Stop&Start di nuova generazione e-HDi; la "completa ibridazione", con la catena di trazione ibrida diesel HYbrid4 disponibile su tre modelli Peugeot; il veicolo elettrico: Peugeot è il pioniere e rimane il leader in materia di veicoli elettrici prodotti e commercializzati finora.

Tra l'altro, il marchio è stato il primo costruttore europeo a proporre una gamma di veicoli al cento per cento elettrici con emissioni 0 g/km di CO2: il furgoncino Partner nel segmento veicoli commerciali leggeri, la berlina iOn nel segmento vetture e lo scooter e-Vivacity.

FIAT PROFESSIONAL / Ad Hannover anteprima mondiale dell'ultimo arrivato in famiglia

Doblò ora veste Extra Large

IL "GUERRIERO" ITALIANO NATO NEL 2000, PRONTO AD ADATTARSI AD OGNI MISSIONE, CONTINUA A STUPIRE. LA NUOVA VERSIONE ASSICURA SIGNIFICATIVI CARICHI MASSIMI SUGLI ASSI. ALLA RASSEGNA TEDESCA UN ESEMPLARE DI DOBLÒ WORK UP, PRIMO LIGHT TRUCK DEL SEGMENTO FABBRICATO INTERAMENTE DAL COSTRUTTORE.

Nils Ricky

HANNOVER - Prima marca importatrice di veicoli commerciali leggeri nel mercato tedesco, al Salone di Hannover Fiat Professional, brand di Fiat Group Automobiles, ha esposto il meglio della sua gamma, dai Van derivati dalle vetture al pick-up Strada, dal Fiorino al Doblò Cargo, dallo Scudo al Ducato Maxi. Comun denominatore l'attenzione all'ambiente: Fiat Professional da oltre 15 anni ha puntato sull'alimentazione a metano come trazione alternativa, ritenuta competitiva grazie a una rete di distribuzione che si è certamente diffusa negli ultimi dieci anni in tutta Europa.

Oggi il marchio italiano offre la più ampia gamma di veicoli commerciali di primo impianto a metano (OEM) che le consente di essere leader in questo

mercato. Ad Hannover Fiat Professional ha presentato i tre veicoli più significativi della gamma Natural Power: Ducato, Fiorino e Doblò Cargo a doppia alimentazione benzina-metano.

NOVITÀ DI RILIEVO

Ponendosi come riferimento delle aspettative di chi trasporta per lavoro, in un mondo che cambia, che si evolve, che impone limiti ai veicoli inquinanti e richiede la massima attenzione ai consumi per l'impennata del costo dei carburanti, Fiat Professional intende dire la sua con una gamma completamente rinnovata, che rappresenta l'occasione per individuare il percorso, la strada tracciata dall'azienda torinese. Quali sono le novità future targate Fiat Professional?



Il Doblò Work Up è il primo light truck del segmento fabbricato interamente da Fiat Professional a garanzia di qualità e affidabilità. A sinistra, il Doblò Cargo XL dotato di sistema Start & Stop.



Protagonista assoluto è indiscusso resta il Doblò, il multi-spazio di medie dimensioni per autonomia, la cui prima generazione è stata introdotta sul mercato nel 2000. In anteprima mondiale, ha debuttato al Salone di Hannover Doblò Cargo XL, l'ultima proposta di una famiglia che, con più di 500 versioni, combinando scocche, porte e motorizzazioni, vanta la più ampia gamma del segmento, oltre a essere al top per prestazioni e caratteristiche funzionali, capacità e facilità di carico, economicità d'esercizio, bassi consumi con ridotti costi operativi, il tutto abbinato a sicurezza e comfort.

Doblò Cargo XL è la nuova

versione "XL" che, raggiungendo i 5 m³ di volumetria (5,4 m³ con sedile passeggero abbattuto) e con 1.000 kg di portata, è dotata di valori tipici di segmenti superiori, rimanendo comunque attenta alla riduzione dei consumi e al rispetto per l'ambiente.

DIESEL E BENZINA

Il nuovo Doblò 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 dei 1.550 mm di altezza del vano. Il veicolo, grazie alle

sospensioni posteriori bi-link, è in grado di assicurare significativi carichi massimi ammessi sugli assi: 1.200 Kg sull'anteriore e 1.450 kg sul posteriore.

La gamma motori del nuovo Doblò XL è composta da tre turbodiesel: 1.6 Multijet 105 cv, 1.6 Multijet 90 cv MTA e 2.0 Multijet 135 cv per le versioni Cargo, mentre la motorizzazione 2.0 Multijet 135 cv caratterizza le versioni Combi. La gamma motori è completata dal 1.4 TJet 120 cv alimentato a benzina, sempre per versioni Cargo. Tutti omologati Euro 5, i propulsori diesel si contraddistinguono per piacere di guida,

segue a pagina 40

VEICOLI CHE SI TRASFORMANO: UN SETTORE IN CONTINUA CRESCITA

Mezzi che non temono le mission più impegnative

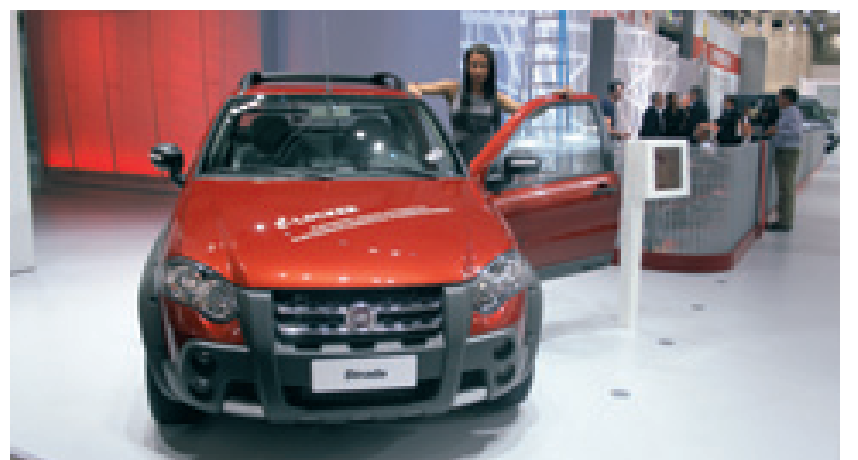


Il Ducato DHL e, a destra, il Fiat Strada.

HANNOVER - I modelli Scudo e Ducato vantano un'offerta completa di trasporto persone articolata su diversi allestimenti destinati a impieghi specifici, incluse le trasformazioni after market per trasporti individuali e collettivi per coloro che hanno ridotte capacità motorie. In rappresentanza della gamma, al Salone erano presenti uno Scudo Panorama Executive 165 Multijet, ideale per i trasferimenti di clientela business (shuttle hotel-aeroporto, noleggio con conducente) e un Ducato Flex-Floor modulare a nove

posti. Fiat Professional ha presentato due particolari versioni dei modelli Ducato e Strada che si prestano, sia a livello estetico sia di contenuti, ad un impiego outdoor e professionale dove contano l'agilità, la versatilità, la capacità di carico e di disimpegnarsi nelle situazioni di terreno meno agevoli. Ecco allora sfilare sulla passerella tedesca Fiat Ducato 150 Multijet dotato di "Traction+", innovativo sistema che aumenta la motricità del veicolo su terreni difficili e a scarsa aderenza. Accanto "Fiat Strada by Lumberjack" che nasce dalla collaborazione tra Fiat Professional e Lumberjack, storico marchio di calzature e abbigliamento outdoor, grazie alla condivisione di alcuni valori quali concretezza, qualità e robustezza. Infine, spazio anche per un esemplare di Ducato DHL trasformato dall'allestitore tedesco Sommer, in rappresentanza delle innumerevoli possibilità di trasformazione dei veicoli di Fiat Professional, dalle officine mobili ai veicoli con cassone, dai mezzi coibentati a quelli con cella refrigerata. Un settore in crescita continua: oggi in Europa un veicolo su tre è soggetto a trasformazione. Contraddistinto dalla tipica livrea gialla della società DHL, il veicolo nasce sulla base di Ducato (Passo Lungo e tetto superalto) e

prevede numerose caratteristiche sviluppate esclusivamente per ottimizzare e rendere più sicuro il lavoro dei corrieri. Ad esempio, la percorrenza a piedi del corriere è ridotta al minimo per minimizzare gli sforzi e ridurre i rischi di incidenti: per la consegna di un collo, il conducente non dovrà più scendere dalla cabina ma, grazie ad una paratia lastrata con porta scorrevole alta più di 1,8 m, potrà passare direttamente al vano di carico del veicolo, per prelevare il materiale necessario.



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

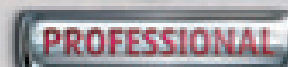


**SCOPRI NUOVO DOBLÒ CARGO XL:
IL FURGONE DEI RECORD, DA OGGI ANCORA PIÙ GRANDE.**

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 m³ di capacità di carico*
- Fino a 1.200 kg di carico su assale anteriore



PARLIAMO CON I FATTI.

*Con paratia girevole

Fiat Doblò ora veste XL

segue da pagina 38

prestazioni eccellenti, silenziosità, bassi costi operativi (consumi e manutenzione) oltre che per affidabilità e rispetto dell'ambiente, grazie alla disponibilità del sistema Start & Stop e al filtro antiparticolato.

Massime dotazioni nel campo della sicurezza: per garantire un ottimale comportamento dinamico, comfort e sicurezza attiva in tutte le condizioni di fondo stradale e di carico, il veicolo è stato dotato di soluzioni meccaniche innovative tra le quali la sospensione posteriore Bi-link.

La tenuta di strada, costante e prevedibile, è assicurata dall'adozione di serie dei più avanzati dispositivi elettronici per il controllo della stabilità quali l'ABS con il correttore elettronico di frenata EBD. Gli airbag

frontali e laterali anteriori, che svolgono la funzione protettiva sia per la testa sia per il torace, completano l'equipaggiamento dedicato alla sicurezza mentre tante piccole soluzioni intelligenti riescono a trasformare la cabina di guida in un vero e proprio ufficio viaggiante, come il ripiano sottopadiglione, la tavoletta portadocumenti su plancia e tanti pratici vani portaoggetti, cui si aggiunge l'ampio cassetto collocato sopra la cabina e accessibile direttamente dal vano di carico.

Dispone inoltre di soluzioni tecniche e dotazioni tecnologiche che creano condizioni ottimali di comfort e favoriscono l'attenzione alla guida: dal climatizzatore, disponibile anche nella versione automatica, al Cruise Control e ai sensori di parcheggio posteriori, dal sistema viva voce integrato

Blue&Me al navigatore Blue&Me TomTom sino all'innovativo sistema eco:Drive Fleet Professional.

COMPATTO E VERSATILE

Alla rassegna tedesca era presente anche un esemplare di Doblò Work Up, il primo light truck del segmento fabbricato interamente dal costruttore a garanzia di qualità e affidabilità. Re-inventando il concetto di "small truck", il brand italiano propone un veicolo dal design unico nel suo genere, che entra in un segmento mai esplorato prima da un grande costruttore: una nuova versione autocarro con dimensioni esterne molto contenute che permettono un agevole utilizzo urbano anche in passaggi stretti e difficoltosi quali vicoli e passi carrai. Allo

INTERVISTA A ROBERTO BANDOLI, DIRETTORE MARKETING EUROPA FIAT PROFESSIONAL

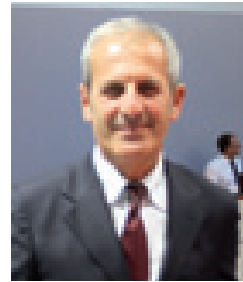
IL SEGRETO IN UNO SLOGAN: "WE SPEAK WITH FACTS"

HANNOVER - Lo slogan scelto per il salone: We speak with facts, già dice molto sull'atteggiamento con cui Fiat Professional sta affrontando il mercato.

"La nostra presenza è stata definita proprio per evidenziare questo posizionamento - spiega Roberto Bandoli, Direttore marketing Europa - tutto molto coerente con quello che facciamo. Bando quindi ai progetti irrealizzabili, da noi c'è quello che serve davvero, puoi direttamente trovarlo già adesso in concessionaria. Non si tratta di progetti futuristici ma di qualcosa che è disponibile adesso".

Quindi largo alla concretezza.

"In questo momento bisogna parlare il linguaggio di chi lavora. Abbiamo identificato due linee guida che rispondono alle richieste della nostra



Roberto Bandoli, Direttore marketing Europa Fiat Professional

clientela: più performance meno consumi e più risparmio meno emissioni. Nei modelli esposti c'è la risposta di Fiat Professional a queste esigenze".

Tra le novità spicca la versione XL del Doblò.

"Che va a completare la gamma più ampia della categoria, anzi con una complessità che di solito è riservata ai furgoni di maggiori dimensioni, con versioni per trasporto merci, per il trasporto persone, con cassone o da allestire".

Molto spazio anche per il best seller Ducato.

"Una garanzia e soprattutto il modello che recepisce in pieno la formula più performance meno consumi, con un motore dedicato a ogni mission specifica. Per rendersi conto dei vantaggi a livello di costi di esercizio basta prendere a esempio il 2 litri da 115 cv, che consuma appena 6,4 litri per 100 km".

Tra le più ammirate la versione del Ducato preparata per DHL.

"Voleva essere, trovandoci in Germania, un omaggio a questo nostro importante cliente, una dimostrazione di come il Ducato sia uno dei veicoli migliori anche per la sua capacità di essere allestito".



Il Doblò Cargo a doppia alimentazione benzina-metano, uno dei modelli più significativi della gamma Natural Power che raggruppa le proposte di Fiat Professional nel campo della mobilità sostenibile.

stesso tempo, il Doblò Work Up offre misure del cassone di tutto rispetto: 2,30 m di lunghezza, 1,82 m di larghezza e 4 m² di superficie di carico. Il veicolo ha una portata fino a 1.000 Kg resa possibile dalle inedite sospensioni posteriori bi-link che assicurano significativi carichi massimi ammessi sugli assi: 1.120 Kg sull'anteriore e 1.450 Kg sul posteriore. Ottima la competitività commerciale: rispetto a un analogo veicolo di segmento superiore, con capacità di trasporto sostanzialmente simile, il Doblò Work Up ha un prezzo di vendita di oltre 7mila euro in meno.

Per assicurare prestazioni di carico, robustezza, leggerezza e minori consumi è stato adottato un cassone con telaio in acciaio alto-resistenziale, con pianale in legno multistrato antisdrucchiolo e sponde in lega leggera

di alluminio. Sotto il pianale è stato ricavato un vano utile per stivare utensili e strumenti di lavoro, anche lunghi e ingombranti, in tutta sicurezza e al riparo da agenti atmosferici.

PER SVARIATI SETTORI

Inoltre, su ciascuna delle fiancate è presente una pratica e piccola pedana che consente di salire comodamente all'interno del cassone. Quest'ultimo è dotato di struttura portascala/portapali, di ganci di trattenimento dei carichi, di una robusta griglia protettiva della cabina e del lunotto posteriore: tutte soluzioni che rendono Doblò Work Up ideale per i settori dell'agricoltura, dell'edilizia, dei servizi di manutenzione cittadi-

na o aree verdi, oltre che nel trasporto di serramenti e vetri. Per esempio, è possibile caricare con grande facilità tre euro-pallet o 33 cassette di frutta.

La gamma motori del Doblò Work Up è composta da tre turbodiesel 1.3 Multijet 90 cv, 1.6 Multijet 105 cv e 2.0 Multijet 135 cv. Anche questi propulsori si contraddistinguono per piacere di guida, prestazioni eccellenti, silenziosità, bassi costi operativi oltre che per affidabilità e rispetto dell'ambiente.

Di serie il sistema Start&Stop e il filtro antiparticolato. Sempre di serie, Doblò Work Up offre gli airbag frontali, l'ABS completo di EBD e la sospensione posteriore Bi-link, mentre, a richiesta, sono disponibili climatizzatore automatico, Cruise Control, sistema Blue&Me e navigatore "Blue&Me TomTom".

FORD / Assegnato al nuovo Custom il titolo "International Van of the Year 2013"

Transit re per la quarta volta

IL NUOVO LEGGERO HA SUPERATO LA CONCORRENZA CON 117 PUNTI SU 133. SI TRATTA DEL QUARTO RICONOSCIMENTO PER LA GAMMA TRANSIT DOPO QUELLI DEL 2001 E 2007 E DEL CONNECT NEL 2003.

Giancarlo Toscano

HANNOVER - Nella cornice del Salone internazionale dei Veicoli commerciali è stata assegnata la nomina di Van dell'Anno 2013: a superare la concorrenza aggiudicandosi ben 117 punti su 133 è stato il nuovo Ford Transit Custom, che consente al costruttore americano di portare a casa il quarto titolo di "International Van of the Year" dopo le due vittorie del Transit nel 2001 e 2007 e quella del Transit Connect nel 2003. Look moderno, capacità di carico, guidabilità, tecnologie di sicurezza e bassi di costi d'esercizio e manutenzione i criteri con i quali la giuria, composta da 24 giornalisti specializzati, ha preso la sua decisione. Il nuovo gioiello di casa Ford ha superato il Dacia Dokker, giunto secondo, e il Mercedes-Benz Citan, ri-

sultato terzo.

Con il Transit Custom la famiglia Transit ha stabilito un record di vittorie nei 22 anni di storia del premio. "Transit Custom - ha dichiarato Barb Samardzich, Vice Presidente Sviluppo Prodotti di Ford Europa - è un veicolo commerciale da una tonnellata di nuova concezione: è un gran lavoratore ma allo stesso tempo è esteticamente molto bello e piacevole da guidare. Unire la leggendaria robustezza e l'efficienza del Transit con design e caratteristiche derivati dalle auto era davvero una sfida, ma i nostri ingegneri l'hanno vinta: siamo orgogliosi di come il loro impegno abbia ricevuto, con questo premio, il giusto riconoscimento". Il vincitore per il 2013 è stato annunciato nel corso del primo giorno dedicato alla stampa al Salone di Hannover. Ford ha portato all'evento sia



il nuovo Transit Custom, che apre la strada a una nuova generazione di veicoli commerciali, insieme al nuovo Transit Connect.

Il Transit Custom vanta la migliore capacità di carico

della sua classe ed è dotato di una serie di soluzioni innovative per la gestione dello spazio, come un portello di carico che si apre nella paratia divisoria che permette di trasportare oggetti molto lunghi, o come le

barre di carico a scomparsa, integrate nel tetto. Il guidatore è assistito dalle più moderne tecnologie Ford, come il sistema di mantenimento della corsia di marcia (Lane Keeping Aid) e il Ford SYNC. L'effi-

cienza, al vertice della categoria, è garantita da una nuova versione del motore diesel Duratorq TDCI 2.2 con Start&Stop, che emette solo 174g/km di CO₂, mentre i costi operativi sono ulteriormente ridotti dai lunghi intervalli tra i tagliandi, ogni due anni o 50mila km. "Il nuovo Transit - ha dichiarato Pieter Wieman, presidente della giuria del premio International Van of the Year - stabilisce un nuovo standard quanto a stile, guidabilità e capacità di carico. Ford ha realizzato un nuovo veicolo commerciale leggero su una piattaforma globale con caratteristiche superiori di chassis, motori e trasmissioni. Questo van ha lo stile di un'auto sia dentro che fuori, e anche le sue dinamiche di guida sono molto simili a quelle delle vetture. Ma allo stesso tempo è un veicolo molto funzionale e pratico. Ford ha prestato grande attenzione agli aspetti della sicurezza attiva e passiva e ha ridotto i costi d'esercizio e manutenzione".

Il nuovo Transit Custom arriverà nei mercati europei entro la fine dell'anno ma la Casa statunitense non si ferma affatto: Ford ha già annunciato la propria strategia per l'utilizzo di piattaforme globali e aggiornerà l'intera gamma dei veicoli commerciali europei nel corso dei prossimi due anni.

CITROËN HA LE MIGLIORI
CONCESSIONARIE D'ITALIA.
SE NON CI CREDETE
VENITE A VEDERE.



CITROËN JUMPY

CITROËN JUMPER

CITROËN NEMO



CITROËN BERLINGO

CITROËN preferisce **TOTAL**

Le foto sono inserite a titolo informativo. Trofeo "Rete dell'anno 2011" - Fonte: TNS - Elaborazione InterAutoNews.

CITROËN SI AGGIUDICA PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO
IL PREMIO INTERAUTONEWS COME MIGLIORI CONCESSIONARIE D'ITALIA.
MIGLIORI CONCESSIONARIE, MIGLIORI ANCHE I PREZZI.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN

FORD / Apre la strada alla nuova generazione di veicoli commerciali da una tonnellata

Transit Custom l'innovatore

IL MARCHIO AMERICANO PUNTA MOLTO SUL NUOVO VAN, NON FOSSE ALTRO PER IL FATTO CHE TRANSIT CUSTOM DÀ IL VIA A UNA NUOVA GENERAZIONE COMPLETAMENTE RINNOVATA DI MEZZI DA UNA TONNELLATA DEL MARCHIO DELL'OVALE BIANCO-AZZURRO. FORD RINNOVERÀ TUTTA LA GAMMA VEICOLI COMMERCIALI ENTRO LA FINE DEL 2013.

Fabio Basilico

MONACO DI BAVIERA - Lo avevamo già visto al Salone di Birmingham. Ora abbiamo avuto la possibilità di "toccarlo con mano" nel costo della presentazione e del relativo test drive organizzato a Monaco di Baviera. Per l'occasione abbiamo anche avuto la possibilità di guidare l'altrettanto nuovo Tourneo Custom, il veicolo destinato al trasporto passeggeri. Per il nuovissimo Transit Custom inizia la prova più difficile, quella del mercato, ma non ci sono dubbi sul fatto che il commerciale Ford abbia diverse carte preziose da giocare. Il marchio americano punta molto sul nuovo van, non foss'altro per il fatto che Transit Custom apre la strada a una nuova generazione completamente rinnovata di veicoli commerciali da una tonnellata del marchio dell'ovale bianco-azzurro. In itinere Ford rinnoverà tutta la gamma di veicoli commerciali entro la fine del 2013.

Colpisce immediatamente il design moderno e d'impronta automobilistica del Transit Custom. Del resto, è stato concepito

come una derivazione del Kinetic Design, già apprezzato sulle vetture Ford. La parola d'ordine è dinamismo ma senza alcuna rinuncia a un'elevata capacità di carico che da sempre contraddistingue lo storico Transit e che non può essere tralasciata quando si ha a che fare con un veicolo da lavoro.

SOLUZIONE INTELLIGENTE

È chiaro che Transit Custom è un veicolo completamente nuovo, il primo di una nuova generazione: la grande griglia trapezoidale e i fari avvolgenti che si uniscono alle linee scolpite e muscolose sono alcuni degli elementi caratterizzanti. Sul retro, i fari posteriori, in posizione elevata, contribuiscono anch'essi allo stile moderno del veicolo, mantenendo una visibilità al top e massimizzando la capacità di accesso al piano di carico dalla porta posteriore. Da notare i nuovi specchietti retrovisori, dotati di indicatori di direzione a elevata visibilità che però sono integrati nel braccio di supporto: una soluzione intelligente, visto che in caso di



rottura dello specchietto non è necessario sostituire anche le frecce.

Saliti a bordo, ci si accorge della cura per i dettagli. La moderna plancia è dotata di un pannello strumenti elegante e funzionale dotato di spazi per

bottiglie, telefoni e documenti. La posizione di guida può essere configurata a seconda delle esigenze di ciascuno e il volante è regolabile sia in altezza che in estensione. Al lancio, Transit Custom sarà disponibile sia nella versione a passo corto (2.933

mm per una lunghezza totale di 4,97 m) e passo lungo (3.300 mm per una lunghezza totale di 5,34 m). La capacità di carico varia dai 600 kg (massa totale di 2.500 kg) del modello 250 ai 1.400 kg (massa totale di 3.300 kg) del modello 330. I clienti

che necessitano di traino possono scegliere tra motorizzazioni che permettono di spingere una massa totale del veicolo, traino e carico compresi, che va da 3.450 a 5.125 kg. Tre le versioni principali in cui si presenta la gamma: van, van doppia cabi-

TRANSIT CUSTOM E TOURNEO CUSTOM AL CENTRO DELLA STRATEGIA FORD PER I VEICOLI COMMERCIALI

Offensiva in grande stile nel mondo dei professionisti



Il Tourneo Custom che sarà lanciato il prossimo mese.

MONACO DI BAVIERA - Transit Custom rappresenta un nuovo tassello di una storia importante. Lo ha ribadito Domenico Chianese, Presidente Ford Italia, alla presentazione bavaese: "Quella del Transit è una storia di successi che ha preso il via nel 1953 quando nascono i primi veicoli commerciali europei di Ford, FK, di produzione tedesca, e Thames, di produzione inglese. Fino al 1965 di FK ne sono state prodotte 250mila unità mentre nel 1960 l'FK viene ribattezzato Ford Taunus Transit. Cinque anni dopo nasce il primo Ford Transit, prodotto in Inghilterra. In 47 anni di storia, Transit è stato venduto in 6,5 milioni di unità".

Transit Custom arriva su un mercato, quello italiano, profondamente segnato dalla crisi. Nel primo semestre del 2012, il comparto dei commerciali fino a 3,5 t ha registrato immatricolazioni per 64.126 unità, ben il 36,7 per cento in meno rispetto alle 101.322 dello stesso periodo del 2011. La stima per l'intero anno è di 120mila unità contro le 170mila del 2011. "Il segmento dell'1 tonnellata - ha continuato Domenico Chianese - che rappresenta il 14 per cento del mercato vei-

coli commerciali, è diminuito del 30,7 per cento. Nel semestre sono stati immatricolati 6.013 veicoli per trasporto merci, il 32,6 per cento in meno, e 2.913 veicoli trasporto persone, il 26,6 per cento in meno. Si tratta di un segmento dove non manca la concorrenza, a cominciare dal leader Fiat Scudo che insieme a Renault Traffic e Opel Vivaro detengono il 66 per cento del segmento".

Fedeli a una tradizione di robustezza, i tecnici Ford hanno sottoposto Transit Custom e Tourneo Custom a ben 5 milioni di chilometri di test nelle più ostili condizioni climatiche, 30 diverse sessioni di test di affidabilità, 250mila cicli di test per le porte e 400mila km di test con clienti fleet in condizioni di utilizzo reale. "Il Transit Custom van - ha spiegato Michele Montalto, CV Staff Operation Manager di Ford Italia - propone un volume di carico da 6 a 6,8 metri cubi, rispettivamente con passo corto e lungo. L'altezza del vano di carico è di 1.406 mm e la lunghezza varia da 2.555 a 2.922 mm, a cui vanno aggiunti 530 mm per oggetti più lunghi, attraverso il portello nella paratia divisoria". Il Tourneo Custom per trasporto esclusivo di persone propone 8 posti standard e 9 in opzione. Dietro la terza fila di sedili ha uno spazio di carico lungo 665 mm nel caso del passo corto e di 1.032 mm nel caso del passo lungo. Il Transit Custom ha una massa totale a terra che varia da 2.500 a 3.325 kg e una portata utile compresa tra 602 e 1.401 kg.

Importante il capitolo sicurezza, con il Transit Custom che mette a disposizione degli utilizzatori l'Esp, il controllo elettronico della trazione Tcs, il controllo della stabilità del rimorchio Tsc, le luci d'emergenza automatiche, l'assistenza alla partenza in salita, il controllo adattivo del carico, l'assistenza alla frenata d'emergenza, il dispositivo antisbandamento. L'Esp integra il Torque Vectoring Control che analizza le condizioni della strada 100 volte al secondo e interviene in base alla traiettoria e all'aderenza bilanciano la distribuzione della potenza tra le due ruote anteriori per evitare che slittino. Inoltre, ottimizza la stabilità in curva. Per quanto riguarda la dotazione airbag, il Transit Custom dispone di serie di quello del guidatore mentre l'airbag passeggero, i laterali per guidatore e passeggero e i laterali a tendina sono in optional. Il Tourneo Custom è dotato di serie di tutti i suddetti airbag. "Transit Custom - ha detto ancora Michele Montalto - è il

primo commerciale europeo a essere dotato del sistema di connettività e comandi vocali avanzati Sync, con funzione Emergency Assistance, che telefona automaticamente al 112 in caso di incidente, comunicando anche la posizione del veicolo, ricavata tramite Gps. Il sistema è in grado di comunicare con gli operatori dei servizi d'emergenza selezionando automaticamente la lingua del Paese in cui ci si trova ed è il più avanzato del suo genere dal momento che è in grado di funzionare in più di 30 Paesi europei ed extraeuropei. Il Sync permette di collegare telefoni cellulari e lettori Mp3 via Usb o Bluetooth, e di utilizzarli tramite comandi vocali".

Transit Custom Van è proposto in Italia con due passi, due tetti (normale e alto), due allestimenti (Entry e Trend) e ben 5 classi di portata. Stesso discorso per il Transit Custom van doppia cabina che però ha 4 classi di portata. Il Transit Custom Combi è omologato come M1 e viene proposto con due passi e due tetti, i due allestimenti Entry e Trend e 3 classi di portata. Anche il Tourneo Custom è omologato come M1, ha una sola classe di portata, un tetto (normale), due passi e due allestimenti denominati Trend e Limited. "I quattro pilastri fondamentali della strategia di marketing del nuovo Transit Custom e della nuova generazione di veicoli commerciali Ford - ha spiegato Domenico Chianese - sono: la rete di FordPartner, specialisti che assicurano la migliore esperienza di acquisto e di gestione; i servizi e i pacchetti di manutenzione su misura, per garantire un'esperienza di possesso senza problemi; l'assicurare sempre la mobilità per garantire il "business no stop"; le formule di acquisto dedicate per andare incontro a tutte le esigenze". Di facile comprensione il listino prezzi, in particolare il differenziale per il passaggio da un livello al superiore per il passo, la portata, la potenza e le carrozzerie (dal van al combi): 750 euro. Per passare da un allestimento all'altro, partendo da Entry e arrivando a Limited con Trend in mezzo sono invece richiesti 1.500 euro. I prezzi di listino delle versioni d'ingresso con motorizzazione 2.2 TDCi 100 cv passo corto sono: 19.750 euro per il Transit Custom van 250, 21.250 euro per il doppia cabina 270, 22.750 euro per il combi 300 e 26.500 euro per il Tourneo Custom. Transit Custom e Tourneo Custom saranno lanciati a novembre. Le prime stime sulle previsioni di vendita in Italia sono orientate sulle 250 unità al mese.

IL TOURNEO CUSTOM È UN VERSATILE MINIBUS CHE SODDISFA LE ESIGENZE DI CHI VIAGGIA

Nato per garantirci un ottimale trasporto passeggeri



Tourneo Custom viene proposto negli allestimenti Trend e Limited.

MONACO DI BAVIERA - Otto posti standard e 9 in optional non sono cosa da poco per un veicolo nato esclusivamente per trasportare persone. Il nuovo Tourneo Custom, l'altra faccia della medaglia della proposta Transit Custom, permette a chi viaggia, per piacere o per lavoro, di raggiungere nuovi livelli di comodità e sicurezza, con interni eleganti e raffinati in stile automobilistico. Non mancano le innovazioni, come il nuovo sistema di carico a scomparsa di cui è dotato il tetto del veicolo, che gli permette di adattarsi velocemente a tutte le esigenze. Il sistema di base su tre barre trasversali che fuoriescono dal tetto solo quando è necessario uno spazio di carico aggiuntivo. È possibile caricare fino a 130 kg. Quando non è ne-

cessario lo spazio sul tetto, le barre possono essere ripiegate migliorando l'aerodinamica, risparmiando carburante e contenendo l'altezza del veicolo al di sotto dei due metri per facilitare l'accesso a garage e parcheggi ad altezza limitata. L'accesso al veicolo è a sua volta facilitato dalla presenza di doppie porte scorrevoli e di un comodo scalino. Il portellone posteriore è invece ad apertura verticale. I sedili posteriori si avvalgono di un design avanzato e possono essere ripiegati in diverse configurazioni o essere semplicemente rimossi. Questo permette una grande versatilità dello spazio a bordo. Inoltre, gli schienali possono essere reclinati per creare un comodo ripiano orizzontale, adatto a strumenti come un notebook o vassoi. In totale sono oltre 30 le possibili combinazioni per una totale configurabilità dell'equilibrio tra spazio per i bagagli e numero di persone trasportare. I sedili possono essere dotati anche di braccioli esterni e, per quelli posteriori, di schienali ribaltabili. Tutti i posti a disposizione sono dotati di cinture di sicurezza integrali a 3 punti, con dispositivo di avviso di cintura non inserita per il sedile del guidatore. I due posti centrali della seconda fila e quello centrale della terza dispongono di attacchi Isofix e ulteriori punti di aggancio superiori, per una maggiore sicurezza.

Il pannello strumenti, avvolgente e costruito attorno al guidatore, ha lo stesso Dna estetico e funzionale di quelli montati a bordo delle vetture Ford. Vanta anch'esso la presenza dei dettagli stilistici del Kinetic Design, come le forme trapezoidali della strumentazione e il profilo ad ala della plancia. Gli interni sono configurabili con una scelta di materiali eleganti e a elevata resistenza, nonché con una rifinitura completa in pelle color pietra che crea un ambiente esclusivo ed esalta lo spazio e la luminosità dell'abitacolo. Tutti i materiali sono stati migliorati significativamente sia esteticamente che al tatto, sulla base dell'esperienza maturata da Ford con i più

moderni materiali utilizzati per le due vetture e con un'attenzione particolare ai dettagli e alla robustezza nell'utilizzo di tutti i giorni. L'abitacolo è ulteriormente valorizzato da una postazione di guida altamente personalizzabile, con la colonna dello sterzo regolabile in altezza ed estensione.

Tourneo Custom viene proposto in Italia nella versione a passo corto (2.933 mm per una lunghezza complessiva di 4,97 m) e quella a passo lungo (3.300 mm per una lunghezza totale di 5,34 m). Due gli allestimenti, Trend e Limited. Tourneo Custom è dotato di un'ampia gamma di tecnologie intelligenti, derivate da quelle presenti sulle vetture Ford, destinate ad assistere il guidatore, incrementare la sicurezza e ridurre le emissioni di CO₂. Al pari del fratello Transit Custom, è presente il sistema di connettività e comandi vocali avanzati Sync con funzione Emergency Assistance. È poi possibile scegliere tra diversi sistemi audio integrati e dotare il mezzo di lettore CD, radio digitale DAB, navigatore e display multifunzione da 5 pollici. Importanti si rivelano il sistema di monitoraggio della corsia di marcia e dell'attenzione del guidatore, gli abbaglianti automatici, il limitatore di velocità, la telecamera posteriore, le tecnologie ECONetic che permettono di ridurre i consumi e le emissioni. Come la nuova Focus, il Tourneo Custom è dotato di un avanzato programma elettronico di stabilità Esp con Torque Vectoring Control. Il veicolo è inoltre equipaggiato con ben sei airbag, laterali a tendina anteriori, frontali e laterali per il torace. Tourneo Custom è il primo veicolo commerciale della sua classe a essere stato sviluppato nel rispetto dei nuovi criteri EuroNCAP per la protezione dei pedoni. Il motore Duratorq TDCi 2.2 da 100, 125 o 155 cv, è abbinato a un cambio manuale a sei rapporti e dotato di Start&Stop di serie. Vanta la migliore efficienza della sua classe, con consumi che scendono fino a 6,5 litri/100 km e 172 g/km di emissioni di CO₂.

na, combi. Il van è un furgone da carico dotato di paratia divisoria completa, disponibile anche in vetro. È proposto a due o tre posti anteriori e c'è la possibilità di scegliere sia con doppia che singola porta scorrevole laterale nonché con portellone posteriore ad apertura verticale o porte posteriori incernierate.

POSTO PER I BAGAGLI

Il Transit Custom doppia cabina aggiunge un'ulteriore fila di sedili. Dispone inoltre di una paratia divisoria fissa, con vetro, alla spalle della seconda fila. Il combi per trasporto promiscuo merci/persone di file ne ha tre con una capacità totale di trasporto di nove persone di serie e otto in optional. L'area di carico può essere configurata grazie alla paratia mobile e nei modelli a passo lungo la maggiore lunghezza si traduce in più spazio a disposizione per i bagagli.

Su strada, Transit Custom

beneficia della versione migliorata del motore diesel Ford Duratorq TDCi 2.2 Euro 5 che si segnala per la sua efficienza, con consumi combinati che scendono fino a 6,4 litri/100 km ed emissioni di CO₂ di 168 g/km. Tre i livelli di potenza e coppia: 74 kW/100 cv a 3.500 giri/min con coppia massima di 310 Nm a 1.300 giri/min, 92 kW/125 cv a 3.500 giri/min e 350 Nm (20 Nm in più) a 1.450 giri/min, 114 kW/155 cv (+15) a 3.500 giri/min e 385 Nm (+35) a 1.600 giri/min.

La trasmissione è affidata a un cambio manuale a sei rapporti e alla trazione anteriore (nel prossimo futuro arriverà un cambio automatico). Il cambio è basato sulla più recente versione del silenzioso VMT6 a sei velocità, che condivide il Dna con quella montata a bordo della Ford Mondeo, e che permette di eseguire dei cambi marcia veloci e precisi. Inoltre, la generosa coppia del motore Duratorq diesel ha permesso di utilizzare rapporti più lunghi, che

a parità di velocità mantengono bassi i giri del motore e migliorano il comfort, i consumi e le emissioni di anidride carbonica. Segno tangibile dell'evoluzione tecnologica è il fatto che il Duratorq TDCi 2.2 è affiancato da una dotazione di tecnologie Ford ECONetic che migliorano l'efficienza. A cominciare dallo Start&Stop, che riduce i consumi anche del 10 per cento durante la guida in ambito urbano, per poi proseguire con il controllo dell'accelerazione, ovvero una nuova tecnologia che gestisce l'accelerazione del veicolo, soprattutto quando non completamente carico come nel caso del nostro test drive.

CONTROLLO DELL'ACCELERAZIONE

L'accelerazione diventa così simile a quella di un mezzo a pieno carico, riducendo i consumi quando il veicolo è vuoto o parzialmente carico. Il sistema è particolarmente intelligente perché rilascia la piena potenza



La capacità di carico del **Transit Custom** varia dai 600 kg del modello 250 ai 1.400 kg del modello 330. Il volume di carico del van **Ford** è compreso tra 6 e 6,8 metri cubi, rispettivamente con passo corto e lungo.



La grande linea trapezoidale e i fari avvolgenti che si uniscono alle linee scolpite e muscolose sono alcuni degli elementi caratterizzanti il design del **Transit Custom**, primo di una nuova generazione di veicoli **Ford**.

e tutta l'accelerazione necessaria automaticamente in caso di salite o quando è necessaria più spinta. Dai test effettuati da Ford, risulta che il controllo dell'accelerazione può ridurre i consumi dal 4 al 15 per cento a seconda del guidatore, senza contare la riduzione dell'usura dei freni, delle gomme e di altri componenti e un conseguente miglioramento dei costi d'esercizio. Altre tecnologie per l'efficienza a disposizione del Transit Custom sono il limitatore di velocità, l'indicatore di cambio marcia, la ricarica rigenerativa intelligente che durante le frenate e le discese converte l'energia cinetica in energia elettrica utile per la ricarica della batteria, il sistema di gestione avanzata della ricarica, la pompa dell'olio a regime variabile, la pompa del vuoto posizionata in prossimità della testata e azionata meccanicamen-

te, con risparmio di energia rispetto a una tradizionale attivazione a cinghia. A tutto questo va aggiunto che, con intervalli tra i tagliandi di 2 anni o 50mila chilometri, Transit Custom è progettato per restare fermo il meno possibile, riducendo i tempi di officina e incrementando la disponibilità del mezzo, a tutto vantaggio della redditività degli operatori del trasporto.

Lo sterzo è preciso e con un miglior feedback durante la guida, aiutato da un servosterzo progressivo che facilita in particolare le operazioni di parcheggio mantenendo la necessaria sensibilità a velocità più elevate. Il telaio, sia per quanto riguarda l'asse anteriore che quello posteriore, è stato oggetto di una particolare messa a punto che garantisce guidabilità e stabilità di marcia. Le sospensioni, anteriori MacPherson regolabili e posteriori a ba-

lestra, sono state riprogettate e implementate adottando la stessa strategia di messa a punto delle vetture Ford. I pneumatici più larghi, con dimensioni da 195/70R15 a 215/65R15, garantiscono un maggiore grip in condizioni di bassa aderenza.

TASSELLO IMPORTANTE

Transit Custom è un tassello importante della strategia Ford nel comparto dei veicoli commerciali. Prima della fine del 2012, il costruttore americano presenterà altri nuovi Transit di dimensioni maggiori, modelli che saranno venduti su scala globale, anche in Nord America, e saranno disponibili anche con trazione posteriore. La produzione dei nuovi Transit Custom e Tourneo Custom è presso l'impianto Ford di Kocaeli, in Turchia.

FURGONETTA PREMIUM FRUTTO DELLA COOPERAZIONE CON LA FRANCESE RENAULT

Stegmann: "Come prodotto Mercedes-Benz si distinguerà da Kangoo"



Bernd Stegmann

COPENHAGEN - Veicolo frutto della collaborazione tra Mercedes-Benz e Renault, Mercedes-Benz Citan è una furgonetta del segmento Premium basata su Renault Kangoo, di cui condivide le linee di montaggio a Maubeuge, in Francia. Quali sono le differenze? "Mercedes-Benz Citan - ha spiegato Bernd Stegmann, Director Marketing Mercedes-Benz Vans - è un vero veicolo Mercedes-Benz, rappresenta un pacchetto convincente da proporre a chi trasporta per lavoro: al marchio con la Stella è notoriamente associata un'elevata aspettativa che Citan non deluderà".

"Rispetto a Renault Kangoo - ha detto ancora Stegmann - plancia e sedili sono stati completamente ridisegnati rispondendo a gusti e criteri diversi. Gli elementi di guida sono tutti Mercedes-Benz, i comandi sono allocati nelle posizioni tipiche

di un Mercedes-Benz: chi è solito guidare un veicolo Mercedes-Benz al volante del nuovo Citan si sente subito a casa.

Il confronto lo abbiamo eseguito e il prodotto finale si distinguerà da Renault Kangoo. I nostri ingegneri hanno fatto ogni sforzo possibile per eseguire un lavoro egregio e rispondente alle necessità e ai gusti del mercato: ora tocca al cliente finale esprimere un giudizio".

Partner di cooperazione, Renault ha fornito a Mercedes-Benz Citan i quattro propulsori. Il motore turbodiesel a iniezione diretta OM 607 da 1.5 litri di cilindrata, elastico, silenzioso ed altamente efficiente, è disponibile in tre classi di potenza: Citan 108 CDI, potenza 55 kW (75 cv), coppia 180 Nm; Citan 109 CDI, potenza 66 kW (90 cv), coppia 200 Nm; Citan 111 CDI, potenza 81 kW (110 cv), coppia 240 Nm.

A questo si aggiunge il brillante motore a benzina sovralimentato ad iniezione diretta da 1.2 litri di cilindrata del modello M 200.71: Citan 112, potenza 84 kW/114 cv, coppia 190 Nm. Citan 108 CDI e 109 CDI disponibili fin dal lancio, mentre le versioni Citan 111 CDI e Citan 112 completeranno la gamma nel corso del 2013.

"Si tratta di un'ampia scelta di motorizzazioni - ha dichiarato Bernd Stegmann - in grado di coprire tutte le esigenze e di elevata qualità: il partner Renault è noto per realizzare gruppi di qualità. Da imprenditori abbiamo fatto una scelta imprenditoriale: mettere mano a un prodotto di qualità per avere un prodotto finale estremamente competitivo. Perché avremmo dovuto reinventare un progetto ex-novo quando c'era un'alternativa di successo pronta per l'occasione?"

MERCEDES-BENZ / Al volante del nuovo Citan sulle strade di Copenhagen

Che emozione il piccolo van!

STRADE STRETTE E TORTUOSE, A ELEVATO VOLUME DI TRAFFICO: L'IDEALE PER PROVARE IL NUOVO ARRIVATO NELLA GAMMA, L'ENTRY LEVEL DELLA STELLA. AL NOSTRO FIANCO IL DIRETTORE COMMERCIALE DARIO ALBANO: "C'È MOLTA ATTESA TRA DEALER E PROFESSIONISTI, CITAN È LA CHIAVE PER APRIRE LE PORTE ALL'ARRIVO DI NUOVI CLIENTI NELLE CONCESSIONARIE".

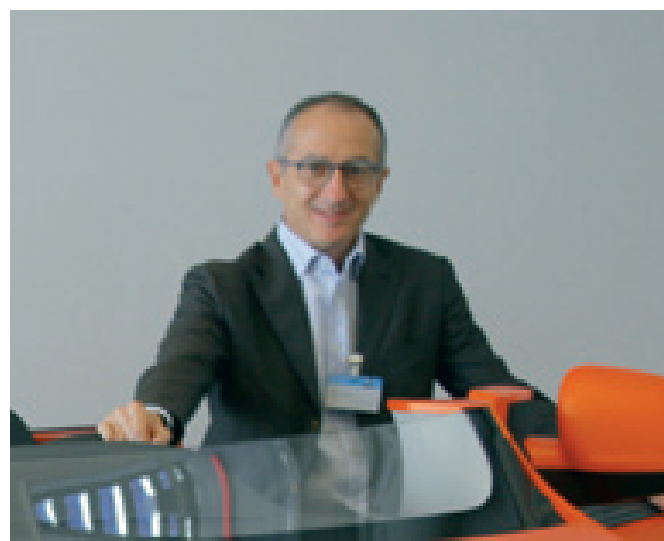
Massimiliano Campanella

COPENHAGEN - Strade strette e a elevato volume di traffico, una normativa decisamente stringente sul fronte delle emissioni inquinanti: quale miglior luogo che una capitale del nord Europa per provare il Nuovo Mercedes-Benz Citan, il nuovo city-van della Stella? Le strade di Copenhagen, città più verde d'Europa, "European Green Capital 2014" per la Commissione europea, prescelta a Bristol e Francoforte, rappresentano l'arena nella quale il Nuovo Citan sta per scendere e lanciare la sua sfida nel segmento dei Vans. Il campo nel quale si muoverà è quello degli itinerari di commercianti, artigiani, spedizionieri, addetti alle consegne dei pacchi... insomma, di tutti i

no un po' ovunque, in centro come nella zona portuale. E poi la curiosità è tanta perché abbiamo l'opportunità di viaggiare con Dario Albano, 50 anni da poco compiuti, uno dei manager di punta della Casa di Stoccarda in Italia. Pugliese di origine (ma ha studiato a Roma e lavorato nella capitale così come a Torino e Treviso), sposato con due figlie di 16 e 13 anni, Albano dal 2006 è Direttore Commerciale Vans di Mercedes-Benz Italia. E così mentre osserviamo il look esterno del nuovo city van, look tipico del marchio, con la maschera del radiatore in evidenza, ne approfittiamo per chiedere a Dario Albano qualcosa che ci riguarda un po' più da vicino rispetto alla città danese tra le prime al mondo nella difesa dell'am-



Con il nuovo Citan e i modelli Vito, Sprinter e Vario, Mercedes-Benz Vans copre tutta la gamma dei veicoli commerciali.



Dario Albano, Direttore Commerciale Vans di Mercedes-Benz Italia

professionisti che per il loro lavoro devono spostarsi in città quotidianamente. La nostra prova ha il suo fascino, ci incuriosisce prim'ancora di cominciare. Sia perché ci troviamo a circolare in lungo e in largo per le vie di un'antica città, che mostra di essere tale con molta fierezza di sé: per gran parte della sua storia è stata un territorio delimitato, lo si denota dai fossati e i muri che la caratterizza-

biente. Come si colloca nella gamma Mercedes-Benz il nuovo arrivato? Si tratta di un veicolo nuovo a tutti gli effetti, a partire dalle dimensioni small: è il segmento delle furgonette, nel quale la Stella entra per la prima volta. "Il nuovo Citan - ci ha spiegato Dario Albano - va a collocarsi nel segmento che noi chiamiamo degli small vans, un mercato che in Italia vale qualcosa come 60mi-

la unità l'anno. Segmento che però per noi è doppio rispetto a quello nel quale operiamo, poiché in esso raggruppiamo i city van piccoli e quelli un po' più grandi, rappresentato dalle furgonette come il Citan, che è a tutti gli effetti oggi il mezzo entry level della gamma Mercedes-Benz, che parte dal Citan come primo veicolo dei commerciali leggeri, per salire lungo la scala delle portate trovando il Mercedes-Benz Vito e Sprinter per i segmenti mid e large van, fino a raggiungere le massime tonnellate della gamma dei veicoli industriali. La vera sfida è oggi far arrivare questo messaggio ai trasportatori: Mercedes-Benz è oggi in grado di soddisfare ogni esigenza professionale, partendo dai veicoli di più piccola portata per arrivare all'Actros".

Con il nuovo Citan, Mercedes-Benz Vans completa dunque la sua gamma di veicoli commerciali. Il Citan riprende senza soluzione di continuità il Mercedes-Benz Vito, che grande successo ha riscosso. Con il nuovo Citan e i modelli Vito, Sprinter e Vario, Mercedes-Benz Vans copre tutta la gamma

dei veicoli commerciali, dai piccoli furgoni ai grandi Van, con peso totale ammesso da 1,8 t fino a 7,5 t, mentre nel settore dei monovolume è il Viano a completare la gamma. "La versatilità del nuovo Citan - ha aggiunto Albano - soddisfa la pluralità di esigenze di chi trasporta per lavoro: con tre lunghezze e tre versioni (Furgone, Mixto e Kombi), la gamma è veramente ampia. Il Citan Kombi, inoltre, è disponibile nella completa e funzionale versione Friendly e nella versione Trend, caratterizzata dal ricco equipaggiamento di serie".

CITY VAN PROFESSIONISTA

Alla prima occhiata la postazione di lavoro è confortevole, robusta e di alta qualità. È possibile scegliere tra tre lunghezze, tre versioni e quattro motorizzazioni per ogni esigenza, tutte in grado di garantire un consumo di carburante contenuto. Consumi che con il pacchetto BlueEfficiency vengono ridotti al minimo. A bordo sicurezza senza compromessi grazie a Adaptive ESP e fino a sei air-

bag. "Grande nelle prestazioni, minimo nei consumi: Mercedes-Benz Citan - ha aggiunto Albano prima di salire a bordo - è il nuovo efficiente veicolo commerciale per la distribuzione in città. Il nuovo Citan coniuga come nessun altro city van minime emissioni di CO2 e grande piacere di guida, elevate prestazioni e bassi costi di esercizio. Nella versione BlueEfficiency il consumo è di soli 4,3 litri/100 km: nessun furgone con motore a combustione presenta consumi inferiori, nessuno ha minori emissioni. Altrettanto notevoli sono il vano di carico che raggiunge i 3,8 m3 e un carico utile massimo di 800 kg. Qualità e dinamica di marcia sono percepibili fin dai primi chilometri, sicurezza e redditività esemplari, estrema versatilità e robustezza: Mercedes-Benz Citan è il nuovo professionista tra i city van. Basta metterlo alla prova per convincersene".

Saliamo a bordo di un Citan Furgone Extralong, ci mettiamo alla guida e a Dario Albano, seduto al nostro fianco, chiediamo quali sono le prospettive di questo city van in Italia? "Tra i

concessionari - ci ha detto il Direttore Commerciale Vans - c'è molta attesa. In questa fase è di assoluta importanza per noi operare a stretto contatto con la Rete: Mercedes-Benz Citan ha ampliato il portafoglio prodotti, un'opportunità che scende a cascata per i dealer, che sono oggi in grado di proporre alla clientela dalla gamma completa di veicoli commerciali all'Actros un ventaglio decisamente ampio e completo tra veicoli leggeri, medi e pesanti. Oggi le concessionarie hanno la grande opportunità di arrotondare il proprio fatturato, di entrare in contatto con una nuova fascia di clienti, di trasportatori che si recano in concessionaria curiosi di approfondire la conoscenza di un mezzo ma poi ne trovano molti altri. Sta poi al dealer, a chi ci rappresenta sul territorio il compito di orientare il trasportatore al veicolo che più si adatta alle sue esigenze tra tutti i prodotti in gamma. Ma intanto un obiettivo l'abbiamo raggiunto: l'abbiamo portato in concessionaria. In sintesi: oggi la gamma Mercedes-Benz è in

Vito e Sprinter furgone. Ogni impresa è possibile.

Lavorare non è mai stato così facile. Con i furgoni Mercedes-Benz la guida è più semplice anche con i carichi più pesanti. Il comfort è garantito da un abitacolo silenzioso e la sicurezza è assicurata dall'ADAPTIVE ESP® di serie con regolazione della dinamica di marcia in funzione del carico. Inoltre, il pacchetto BlueEFFICIENCY permette di ottimizzare il consumo di carburante e le emissioni. Per informazioni: mercedes-benz.it/van 800 77 44 11



DLV 8800



Mercedes-Benz

Che emozione il piccolo van!

segue da pagina 44

grado di attirare clientela, e quindi di offrire al dealer l'opportunità di fare fatturato. In questo senso Mercedes-Benz Citan è la chiave d'ingresso al mondo dei prodotti professionali Mercedes-Benz: un veicolo bello, agile, competitivo, in gra-

teriori sono regolabili in senso longitudinale e nell'inclinazione dello schienale (regolazione in altezza a richiesta). Sul lato del passeggero, in combinazione con la parete divisoria a griglia orientabile, è montato un sedile ribaltabile.

Al volante del nuovo Citan si sentiamo come alla guida di un

tri comandi, disposizione, aspetto e praticità della postazione di guida corrispondono ai consueti standard Mercedes-Benz. Tipici sono anche la posizione dei tasti per le luci di emergenza in alto nella consolle centrale e le quattro bocchette di ventilazione circolari.

Le qualità tecniche ci sono



Carlos Zafrane

AL NASTRO DI PARTENZA CON TRE DIESEL E UN BENZINA

Zafrane: "Non escludiamo in futuro trazioni alternative"

COPENHAGEN - "Si parte con un motore diesel altamente efficiente, in tre classi di potenza, e un motore a benzina brillante e potente. Poi vedremo come reagisce il mercato". Carlos Zafrane, Product manager del Mercedes-Benz Citan, di fatto uno dei "padri" del nuovo city van con la Stella, non esclude che nel futuro possano arrivare sul mercato versioni a trazione alternativa. "Stiamo entrando - ci ha detto Zafrane - in un segmento nuovo, quindi non sappiamo cosa ci aspetta per il futuro. Abbiamo valutato tutte le opportunità e opzioni possibili, per definire quali siano le versioni più adatte. Stiamo analizzando una versione elettrica, ma per ora non è nel nostro portafoglio. Abbiamo gli strumenti, saremo in grado di portarla sul mercato,

ma non ne vediamo l'utilità: qualora dovessimo riscontrare una potenziale utilità la metteremo in produzione. Stesso discorso vale per il bi-fuel".

Ragionamento simile Carlos Zafrane fa anche a proposito dei cambi, attualmente manuali a cinque e sei marce. "Sono tutti - ha commentato il Product manager - ben armonizzati, non è previsto al momento l'inserimento in gamma di una versione con cambio automatico, ma fa parte del mio compito pianificare il ciclo di vita del veicolo: se vedremo una buona possibilità di affermazione sul mercato di un cambio automatico lo introdurremo. Il ragionamento è lo stesso dei motori: entriamo sul mercato e osserviamo, vediamo qual'è la sua reazione, dopodiché prenderemo una decisione"



Sul lato del passeggero, in combinazione con la parete divisoria a griglia orientabile, è montato un sedile ribaltabile. Una soluzione che aumenta notevolmente la versatilità del nuovo van Mercedes-Benz.

do di suscitare curiosità e attirare nuovi clienti".

STRETTA PARENTELA

L'abitacolo del nuovo Citan è inconfondibilmente Mercedes-Benz: l'allestimento pregiato raggiunge il consueto alto livello e evidenzia in diversi punti la stretta parentela con gli altri veicoli con la Stella. Imbottiture, tessuti e materiali, ad esempio, sono quelli del Mercedes-Benz Vito. Conducente e passeggero trovano posto su sedili dotati d'imbottitura rigida e al tempo stesso confortevole, progettata specificatamente per il Citan. La conformazione ergonomica, soprattutto dello schienale, garantisce un ottimo sostegno laterale e quindi maggior comfort e sicurezza. Il rivestimento dei sedili in tessuto, tipico del marchio, risulta piacevole al tatto, traspirante, robusto e di facile pulizia. I sedili

veicolo Mercedes-Benz, innanzitutto alla vista della familiare Stella sul volante a tre razze con doppia razza inferiore. Il volante, in pelle, è regolabile in altezza e consente la visuale di tutta la strumentazione disegnata nel tipico stile Mercedes. Il quadro strumenti comprende tachimetro, contagiri e indicatori della temperatura del liquido di raffreddamento e del livello carburante. Una spia di controllo indica lo stato delle porte. Il display disposto al centro in basso nel tachimetro indica il chilometraggio. Appaiono nello stesso punto anche le informazioni del computer di bordo, tra cui quelle relative a consumo di carburante, distanza percorsa e autonomia residua. Anche l'elevata funzionalità è tipica Mercedes: sia che si tratti del tasto multifunzione sul piantone dello sterzo, del pomello del cambio nella consolle centrale, dell'interruttore luci a sinistra del volante sulla plancia o degli al-

tutte perché Citan abbia successo anche nel nostro Paese. Ma quanti professionisti del trasporto lo acquisteranno in Italia? Quali sono previsioni, proiezioni e stime di vendita? "Difficile oggi - ci ha risposto Dario Albano - fare previsioni, in un mondo economico che cambia di momento in momento. Intanto il 2012, anno di lancio, non va considerato. Le proiezioni che abbiamo fatto riguardano il 2013, anno pieno di commercializzazione. Se il mercato resta attestato sulle 60mila unità, ritengo che per avere la minima visibilità nel segmento si debba arrivare al 3-4 per cento di quota di mercato". Quali saranno le iniziative per il lancio sul mercato in Italia, per farlo conoscere ai professionisti italiani? "In questa fase - ci ha risposto Dario Albano - stiamo preparando i dealer ad avere in gamma il nuovo veicolo. Da diversi mesi stiamo lavorando con le concessionarie, dai titolari ai responsa-

NUOVO CITAN: PANORAMICA DEI MOTORI				
Modello	Carburante	Cilindrata	Potenza	Coppia
Citan 108 CDI	Diesel	1.461 cc	55 kW/75 cv a 4.000 giri/min	180 Nm a 1.750-2.500 giri/min
Citan 109 CDI	Diesel	1.461 cc	66 kW/90 cv a 4.000 giri/min	200 Nm a 1.750-3.000 giri/min
Citan 111 CDI	Diesel	1.461 cc	81 kW/110 cv a 4.000 giri/min	240 Nm a 1.750-2.750 giri/min
Citan 112	Benzina	1.192 cc	84 kW/114 cv a 4.500 giri/min	190 Nm a 2.000-4.000 giri/min

bili commerciali ai venditori: un processo di formazione e informazione in corso di conclusione. A ottobre è previsto l'arrivo dei veicoli e a novembre il lancio, con una serie di attività di sell-in, ma anche sponsorizzazioni. Il nome Citan comincia già a diffondersi e farsi conoscere da quando il marchio è apparso nelle prime partite di calcio della serie B. La fase successiva avrà come obiettivo la massima capillarità territoriale e anche in questo caso la serie B rappresenta il nostro trampolino di lancio: Mercedes-Benz Citan è un veicolo destinato alle città di piccola-media dimensione, quelle dalle strade strette e dagli alti volumi di traffico come Copenhagen, ovvero le città rappresentate dalle 22 squadre della serie B, che diventeranno testimonial a livello locale. Ad agosto sono partite diverse iniziative di marketing che proseguiranno nel periodo del lancio, ma io credo fortemente nel livello provinciale: è quello il contesto in cui Citan andrà ad operare. In una fase

successiva ci occuperemo anche delle grandi città".

TIPICO MERCEDES-BENZ

I progettisti della Stella hanno rivolto particolare attenzione al comportamento di marcia che risulta tipico Mercedes coniugando dinamica di marcia, sicurezza e comfort. Il servosterzo elettrico con piantone regolabile in altezza funziona con elevata precisione e sensibilità e conferisce al nuovo Citan, insieme all'assetto caratteristico Mercedes, una grande maneggevolezza. La servoassistenza in funzione della velocità assicura facilità di sterzata durante le manovre e un comportamento sterzante più rigido alle elevate velocità. Il comportamento di marcia convince sia quando, raggiunta un'antica falegnameria, siamo costretti a manovre in spazi decisamente stretti, sia quando in autostrada raggiungiamo il 110 km/h, limite previsto in Danimarca. Sarà questo giovane e brillante vichingo la

chiave per uscire dalla crisi del settore? "Per il momento - ci ha detto Dario Albano - stiamo registrando una forte e curiosa attesa, dai dealer agli opinion leader un po' tutti ci chiedono quando arriva sul mercato, anche da clienti che hanno flotte importanti ci è arrivata una richiesta che fa essere ottimisti sull'accoglienza del Nuovo Citan, richieste che ci vengono trasmesse attraverso la Rete, alla quale arriva quest'entusiasmo, certamente positivo in questo periodo storico: rappresenta una ventata d'ottimismo di cui c'è veramente bisogno. I dealer ricevono richieste di informazioni da artigiani e commercianti che magari già possiedono un veicolo Mercedes-Benz e che intendono fare un investimento. Insomma, nonostante il periodo mi sento di essere abbastanza positivo, ma una seria analisi sulle prospettive di vendita in Italia possiamo farla dopo il lancio: a quel punto ci si potrà sbilanciare un po' di più sulle prospettive per il 2013".

DI SERIE LA TECNICA BLUEEFFICIENCY CON ECO START-STOP

Minimo consumo di carburante e basse emissioni



Tre esemplari della gamma Citan.

COPENHAGEN - I motori diesel a quattro cilindri con una cilindrata di 1.461 cc convincono per il consumo di carburante estremamente basso, l'elevata redditività complessiva e la piacevole silenziosità di funzionamento. "Con un alesaggio di 76 mm e una corsa di 80,5 mm - ci ha spiegato Carlos Zafrane, Product manager del Mercedes-Benz Citan - i motori sono pressoché quadrati. Un albero a camme in testa comanda le valvole. Il carburante arriva nelle camere di combustione con una pressione massima 1.600 bar mediante un'iniezione diretta a

regolazione elettronica con common rail e precisi piezoiniettori. La sovralimentazione è affidata a un turbocompressore a gas di scarico con intercooler, nella versione di maggiore potenza con turbina a geometria variabile. Una pompa olio regolata riduce il consumo di carburante, così come la funzione ECO start-stop".

I motori diesel raggiungono la potenza massima a 4.000 giri/min e la coppia massima già a 1.750 giri/min, che resta disponibile per un ampio settore di giri, assicura un'eccezionale guidabilità. Un raffinato sistema di supporti, insieme all'iniezione common rail, assicura la piacevole silenziosità di funzionamento dei compatti motori diesel. La cinghia dentata per il comando dell'albero a camme ha una durata di 240mila km/10 anni, gli intervalli di manutenzione di 40mila km. Ciò consente di raggiungere bassi costi d'esercizio, oltre che un consumo di carburante contenuto. Minimo consumo di carburante significa al tempo stesso basse emissioni di CO₂. Il catalizzatore ossidante, alloggiato in prossimità del motore, così come il filtro antiparticolato di serie, il ricircolo dei gas di scarico e le basse emissioni acustiche garantiscono la massima tutela ambientale. I motori diesel sono conformi alla norma antinquinamento Euro 5.

L'alternativa ai motori diesel è rappresentata dal propulsore a benzina sovralimentato a iniezione diretta, conforme alla

norma Euro 5 con catalizzatore a tre vie, agile e al tempo stesso elastico. "Il quattro cilindri con 1.2 l di cilindrata - ci ha illustrato Zafrane - dispone di tutta una serie di raffinatezze tecniche, tra cui basamento in alluminio, tecnica delle quattro valvole e doppi alberi a camme in testa. Con un alesaggio di 73,2 mm e una corsa di 72 mm (cilindrata 1.192 cc) il motore è pressoché quadro. Ciò consente grandi diametri delle valvole e quindi un buon riempimento dei cilindri. Iniettori a sei fori garantiscono un'iniezione ottimale del carburante".

Il turbocompressore a gas di scarico compatto assicura una rapida risposta e mette a disposizione il 90 per cento della coppia massima già a 1.500 giri/min. La coppia massima di 190 Nm viene raggiunta su un settore di giri molto ampio da 2.000 a 4.000 giri/min. La potenza massima di 84 kW/114 cv è erogata a 4.500 giri/min. Il consumo di carburante di per sé basso del motore a benzina è favorito, tra l'altro, da una pompa olio regolata che interviene, secondo necessità, con due livelli di pressione.

La tecnica BlueEfficiency con funzione ECO start-stop fa parte della dotazione di serie e spegne automaticamente il motore nelle soste durante la marcia. Ciò avviene con il cambio in folle, il pedale della frizione non premuto e a velocità inferiori a 4 km/h. Non appena il veicolo ricomincia ad avanzare oppure il guidatore preme la frizione, il motore si avvia.

DACIA / Dokker Van nuova proposta nel segmento commerciali

Bello e possibile

IN ITALIA DA NOVEMBRE A UN PREZZO DI LISTINO CHE PARTE DA SOLI 7.200 EURO IVA ESCLUSA, DOKKER VAN È UN CAMPIONE DI SPAZIOSITÀ E VERSATILITÀ. IL VOLUME DI CARICO PUÒ ARRIVARE FINO A 3,9 METRI CUBI E LA LUNGHEZZA MASSIMA DEL PIANO DI CARICO A 3,11 METRI.

Guido Prina

VIENNA - Austerità non vuol dire assenza di qualità. Dacia ne è convinta e si fa portavoce della filosofia della qualità conveniente. Dal 2004, la marca low cost del Gruppo Renault, che di questi tempi di corsa al risparmio è valida interprete con la proposta sul mercato di prodotti dal costo fortemente competitivo senza per questo rinunciare alla sostanza e ai contenuti, ha moltiplicato per 15 i volumi di vendita, arrivando a un totale di 2 milioni di unità commercializzate in tutto il mondo. La Rete internazionale di vendita e assistenza Dacia conta attualmente su 1.830 showrooms, 818 dei quali esclusivamente dedicati al marchio. Dal 2006 a oggi, in Italia il brand Dacia ha attraversato un periodo di crescita

di base di 3,3 metri cubi (ampliabile fino a 3,9 metri cubi) adatto a soddisfare le esigenze di diversi utilizzatori professionali. Tanto spazio a disposizione fuori non si vede, dal momento che Dokker Van fa della compattezza un suo must: il veicolo è infatti lungo 4,36 metri, largo 1,75 m e alto 1,81 m. Il passo misura 2,81 metri, 10 cm in meno di quello della Logan MCV. Il raggio di sterzata è di 11,1 metri.

Esternamente, Dokker Van si presenta con una linea moderna e dinamica in cui sono ben armonizzate sia la porta laterale che le porte posteriori asimmetriche, entrambe pratiche e funzionali nel consentire un agevole accesso al vano di carico. La seconda porta laterale scorrevole è in optional. Gli interni seguono la stessa logica: non c'è nulla

carico: a questo punto, il piano aumenta fino a 2,42 metri di lunghezza. Può essere anche rimosso per consentire il raggiungimento del volume massimo di carico, 3,9 metri cubi, e della lunghezza massima del piano, 3,11 metri. Easy Seat consente a Dacia Dokker Van di qualificarsi come uno dei veicoli più funzionali nel suo segmento. Il carico massimo ammesso a bordo di Dokker Van è pari a 750 kg.

Tre le soluzioni disponibili, a seconda dei mercati e delle legislazioni nazionali (Dokker Van sarà infatti commercializzato in 30 Paesi europei e dell'area del Mediterraneo), per separare lo spazio riservato ad autista e passeggero dalla zona di carico: una griglia protettiva, una paratia piena smaltata oppure una griglia con porzione rotante che permette di aumentare la capacità di carico agendo sul sedile del passeggero con il sistema Easy Seat.

La gamma motorizzazioni Euro 5 comprende i benzina 1.2 TCe 115 cv e 1.6 MPI 85 cv che si affiancano al diesel 1.5 dCi da 75 o 90 cv. Il 1.2 è il primo propulsore del Grup-



Per separare lo spazio di autista e passeggero dalla zona di carico si può optare per una griglia protettiva, una paratia piena smaltata oppure una griglia con porzione rotante.

po Renault a beneficiare dell'iniezione diretta e della turbocompressione, mentre il suo peso leggero è dovuto al blocco realizzato in alluminio. La sua potenza di 115 cv è comparabile a quella di un 1.6 e la sua coppia massima di 190 Nm a 2.000-4.000 giri/min, il 90 per cento della quale disponibile a un regime di 1.500 giri/min, è equivalente a quella di un 2 litri. Abbinato a un cambio manuale a cinque marce, registra un consumo medio di 6,2 litri/100 km con emissioni di CO2 pari a 143 g/km. È abbinato a un cambio meccanico a cinque marce anche il 1.6 MPI da 85 cv, che registra un consumo medio di 7,5 litri/100 km ed emissioni di 175 g/km.

Già largamente acclamato per affidabilità, performance e rispetto dell'ambiente, il diesel 1.5 dCi da 75 o 90 cv si dimostra particolarmente efficiente: il consumo nel ciclo combinato è di soli 4,5 litri/100 km, con emissioni di CO2 pari a 118 g/km. Anche in questo caso, l'abbinamento è con una trasmissione manuale a cinque marce. La versione da 90 cv genera una

coppia massima di 200 Nm, quella da 75 cv una da 180 Nm.

Su strada, Dokker Van non si lascia sorprendere, assicurando regolarità di marcia e prestazioni. La sospensione anteriore MacPherson con braccio triangolare utilizza lo stesso layout di tutti gli altri modelli Dacia. Derivata da quella del fratello Renault Kangoo, la sospensione posteriore è costituita da un fascio flessibile a deformazione programmata con molle a spirale. A causa dei diversi utilizzi a cui sono destinate Dokker vettura e Dokker Van, le specifiche e la taratura delle sospensioni sono specifiche di ogni versione della gamma.

Il sistema frenante è lo stesso della Dacia Lodgy e comprende ABS con EBD. L'ESP è in opzione. L'equipaggiamento standard com-

prende gli airbag lato guida e passeggero.

Dokker Van, prodotto nello stabilimento marocchino di Tangeri, è proposto in Italia nell'unico allestimento Ambiente a un prezzo base di 7.200 euro Iva esclusa. Di

particolare interesse le opzioni denominate "Smart business", che comprendono i pacchetti clima+MediaNav multimedia system, per la prima volta visto a bordo di Lodgy; clima + radio plug&play; modularità, con paratia grigliata girevole e sistema Easy Seat; paratia completa vetrata; pannello glass con porte laterali vetrate e porte posteriori vetrate; allestimenti specifici come automedicina, isotermico/refrigerato, officina, ecc.. Come tutti gli altri modelli della gamma Dacia anche Dokker Van gode della garanzia di 3 anni/100mila km.

LA GAMMA
MOTORIZZAZIONI
EURO 5
COMPRENDE I
BENZINA 1.2
TCE 115 CV E
1.6 MPI 85 CV
CHE SI
AFFIANCANO AL
DIESEL 1.5 DCI
DA 75 O 90 CV.



Esternamente, Dokker Van si presenta con una linea moderna e dinamica in cui sono ben armonizzate sia la porta laterale che le porte posteriori asimmetriche, entrambe pratiche e funzionali.

continua, arrivando a totalizzare un venduto di 100mila unità, pari a una quota mercato del 2,84 per cento. In otto anni, la Casa romena ha immesso sul mercato ben nove modelli. L'ultima novità, che giunge sul mercato pochi mesi l'arrivo della multispazio Lodgy, si chiama Dokker Van, proposto anche in versione vettura cinque posti con il semplice nome di Dokker. Siamo andati a conoscerlo da vicino e a provarlo a Vienna e dintorni.

Il nome Dokker proviene dalla parola "dockworker", presa in considerazione per quello che rappresenta: lo scaricatore di porto è per antonomasia il lavoratore duro e instancabile. Ed è questa l'immagine che vuole dare di sé il nuovo van Dacia, che propone un volume di carico

di eccessivamente spartano nella configurazione dell'abitacolo. Strumenti e comandi sono di stampo automobilistico, compresi i rivestimenti e le rifiniture. Non mancano gli spazi per stivare oggetti o documenti, come l'utilissimo vano ricavato nella parte alta della plancia e l'altrettanto intelligente vano sopra il parabrezza che corre per tutta la larghezza dell'abitacolo.

Il piano di carico è lungo quasi 2 metri. Dokker Van può estendere il volume di carico grazie all'insegnoso optional Easy Seat. Lo schienale del sedile del passeggero può essere ripiegato fino a trasformarsi in un tavolino sul quale possono essere appoggiati oggetti utili per lo svolgimento del proprio lavoro. Non solo: ripiegato in avanti, libera ulteriore spazio per il

L'OBIETTIVO È DI ARRIVARE A UNA PRODUZIONE ANNUA DI 400MILA VEICOLI

L'impianto di Tangeri tra i più avanzati nel mondo



Catena di montaggio a Tangeri.

TANGERI - Come Lodgy, anche Dacia Dokker e Dokker Van sono prodotti nella nuovissima fabbrica di Tangeri, in Marocco. La capacità produttiva annuale dell'impianto nord africano è attualmente di

170mila veicoli ma l'obiettivo è di arrivare alla quota di 400mila.

Tangeri è punto di riferimento mondiale per quanto riguarda lo stato dell'arte degli impianti di assemblaggio del settore automotive. È il primo sito produttivo automobilistico a livello globale a possedere una patente di emissioni zero per quanto riguarda il carbonio e gli scarichi, mentre le emissioni di CO2 sono il 98 per cento in meno, equivalenti a 135mila tonnellate l'anno, rispetto a un'equivalente fabbrica tradizionale; ciò grazie alla raggiunta ottimizzazione dei consumi energetici e all'intelligente utilizzo di energie rinnovabili, come vento e biomasse.

La piccola quota di anidride car-

bonica residua è compensata sia con l'acquisizione di crediti sulla riduzione delle emissioni di carbonio sia con l'attuazione di progetti ambientali come riforestazione e sviluppo della diffusione di pannelli solari. La fabbrica di Tangeri utilizza il 70 per cento in meno di acqua per i suoi scopi produttivi in confronto a un impianto con la stessa capacità.

Le acque di scarico sono trattate e quindi reimpiegate grazie a sofisticate tecnologie di riciclo messe a punto da Veolia Ambiente. Il nuovo sito ha richiesto un investimento di 1 miliardi di euro e completa, insieme alle strutture già attive a Casablanca, l'infrastruttura produttiva marocchina.

MERCEDES-BENZ / Con Roman Biondi alla scoperta dei propulsori del Citaro Euro 6

La sfida parte dai motori

IL SEI CILINDRI È DISPONIBILE ANCHE IN UNA VERSIONE ORIZZONTALE (OM 936H) SU MISURA PER L'IMPIEGO NELL'AUTOBUS DI LINEA. LA TRASMISSIONE DELLA FORZA AVVIENE SEMPRE MEDIANTE CAMBI, A SCELTA VOITH O ZF, CON CONVERTITORI DI COPPIA COMPLETAMENTE AUTOMATICI.

Nils Ricky

STOCCARDA - Con Citaro Euro 6, primo autobus urbano di serie al mondo conforme alla restrittiva norma antinquinamento, Mercedes-Benz punta ad aumentare il suo vantaggio rispetto alla concorrenza, si prepara ad affrontare nuove sfide nel campo della mobilità urbana. La nuova arma a disposizione del bestseller mondiale dei bus di linea urbani è una generazione di motori completamente nuova. Siamo andati a scoprirlo facendoci accompagnare da Roman Biondi, dal 1° ottobre dell'anno scorso Responsabile

Bus dall'anno della sua fondazione, il 1995. Lo abbiamo conosciuto nel lontano 2007, quando ha iniziato la sua avventura professionale alla guida della società affiliata EvoBus Italia, anni nei quali la sua attività si è incentrata sul nuovo orientamento dell'azienda italiana, sull'ampliamento delle quote di mercato per la vendita di veicoli nuovi e sulla ristrutturazione dei due settori commerciali Mercedes-Benz e Setra.

E veniamo ai nuovi motori del Citaro Euro 6. "Si tratta - ci ha spiegato Biondi - di due famiglie di propulsori completamente riprogettati. L'im-



Roman Biondi, Responsabile vendite di Mercedes-Benz Bus and Coach, in passato alla guida di EvoBus Italia.

costi d'esercizio".

Il sei cilindri in linea del Citaro in due declinazioni di potenza - ovvero 220 kW/299 cv e 260 kW/354 cv - è disponibile anche in una versione orizzontale (OM 936h), su misura per l'impiego nell'autobus di linea. "Il motore base - ha precisato Biondi - resta identico, poiché la versione orizzontale è già stata considerata nella fase di progettazione. L'impegno costruttivo tuttavia è maggiore, poiché tutti gli organi periferici sono stati progettati specificatamente per tale impiego. Pertanto il motore orizzontale, a differenza della versione verticale, dispone di una sovralimentazione a due stadi per entrambe le varianti di potenza. Nella struttura straordinariamente compatta del propulsore orizzontale del Citaro, a causa delle minime tolleranze, per i tubi del radiatore vengono impiegati elementi fusi anziché i tradizionali tubi di ottone. Questo campione dei

tomatici. Sono disponibili a scelta le marche Voith e ZF, nella versione più aggiornata per la norma Euro 6. Le caratteristiche del convertitore sono impostate sui bassi regimi dei nuovi motori. "Nonostante l'Euro 6 e il conseguente trattamento più complesso dei gas di scarico - ha detto Roman Biondi - il consumo di carburante del nuovo Citaro è addirittura inferiore a quello del modello precedente Euro 5, già molto contenuto. Da misurazioni effettuate nella prassi è risultato in media un consumo minore anche del 5 per cento e quindi una corrispondente riduzione di emissioni di CO2. In presenza di percorrenze e costi di carburanti medi, il gestore può risparmiare da 800 a 1.400 euro l'anno". Per ottenere l'eccezionale contenimento dei consumi del nuovo Citaro i progettisti sono ricorsi a tutti i mezzi. "L'autobus di linea - ha spiegato ancora Biondi - risparmia carburante mediante un modulo di recupero da 24 Volt: la corrente generata a costo zero nella fase di rilascio viene accumulata e poi sfruttata nella fase di trazione dell'autobus per l'alimentazione di energia. In questo modo gli alternatori sono soggetti a minore usura, hanno una maggiore durata e si riduce il consumo di carburante. La funzione di accumulo di energia viene svolta da condensatori a doppio strato, i cosiddetti Supercaps, con una potenza di 6 kW e una capacità di 1 Ah. Da solo questo sistema riduce il consumo di carburante e le emissioni di CO2 del Citaro, a seconda del tipo di impiego, di oltre il 2 per cento".

LUNGA DURATA

La redditività tuttavia non si misura solo sul consumo di carburante. "Mediante il continuo rilevamento della temperatura della batteria del motorino di avviamento, sulla base di una curva caratteristica specifica della batteria - ha illustrato il Responsabile vendite di Mercedes-Benz Bus and Coach - è possibile stabilire la tensione ottimale di ricarica. Oltre a una condizione della batteria sempre ottimale, ciò ne assicura una lunga durata e di conseguenza riduce i costi d'esercizio. Lo stesso vale per i nuovi alternatori: fino a quattro dinamo sincronizzate lavorano in parallelo, cioè con carico ottimale. Ne consegue una minore sollecitazione e quindi una durata notevolmente più lunga dei motori. Al contrario, il nuovo Citaro fa a meno del rabbocco automatico dell'olio, che non è più necessario a causa del suo minimo consumo di olio. Il dispositivo tuttavia continua ad essere disponibile come equipaggiamento a richiesta". Nuovo come equipaggiamento a richiesta è un controllo della pressione degli pneumatici che non solo mostra la pressione dei singoli pneumatici in quel preciso istante, ma segnala anche eventuali scostamenti o sovra temperature. Ciò previene danni agli pneumatici, prolunga la durata di percorrenza e, grazie alla pressione degli pneumatici sempre ottimale, riduce anche il consumo di carburante e le emissioni.



Il sei cilindri in versione orizzontale OM 936h, su misura per l'impiego nell'autobus di linea. La versione orizzontale è già stata considerata da Mercedes-Benz nella fase di progettazione. L'impegno costruttivo è tuttavia maggiore rispetto alla versione verticale.

vendite di Mercedes-Benz Bus and Coach. Biondi è un manager cordiale, parla un ottimo italiano e riesce, dall'alto della sua competenza, a illustrarci le caratteristiche tecniche dei motori con un linguaggio informale e facilmente intuibile. Entrato a far parte del Gruppo Daimler nel 1994, Roman Biondi lavora in Evo-

pianto di scarico presenta un terminale nell'OM 936, due terminali nell'OM 470 e, mediante una bassa contropressione allo scarico, contribuisce a ridurre il consumo di carburante. È alloggiato in basso a destra nel vano motore dell'autobus di linea, per non delimitare visibilmente il comparto passeggeri. La mi-

sura prescelta assicura una sufficiente capacità di accumulo di ceneri e consente quindi intervalli di pulizia di due anni o 120mila km per il filtro antiparticolato diesel. Non solo il consumo di carburante dei nuovi motori è basso, ma anche il consumo di olio si riduce a circa la metà rispetto ai propulsori prece-

denti. Questa è una delle misure che consente di realizzare il lungo intervallo di pulizia del filtro. Parimenti è stato possibile diminuire il consumo di AdBlue, pari a solo il 2 o 4 per cento del consumo di carburante. Si tratta di circa la metà rispetto ai motori Euro 5 e rappresenta un ulteriore fattore positivo nel calcolo dei

motori orizzontali è il risultato di un grande lavoro di progettazione e di sperimentazione del tutto autonomo". Novità dell'OM 936h sono, tra l'altro, il modulo del carburante, il modulo di raffreddamento dell'olio, la coppa olio, il montaggio del turbocompressore con convogliamento dell'aria e dei gas di scarico, la cappa valvole con separazione della nebbia di olio e la disposizione degli organi secondari azionati dalla cinghia. Accanto al sei cilindri in linea la gamma propone il nuovo OM 470, previsto per autobus snodati impiegati in zone con topografia difficile e per l'esercizio in autobus di grandi dimensioni. Per il Citaro Euro 6 è disponibile in due versioni di potenza: 265 kW/360 cv e 290 kW/394 cv.

CAMBI AGGIORNATI

La trasmissione della forza in entrambi i nuovi motori avviene come di consueto mediante cambi con convertitori di coppia completamente au-

PURE IL RIBASSAMENTO DELL'ALTEZZA DI SALITA FA RISPARMIARE

Soluzioni intelligenti per la redditività

STOCCARDA - Con il nuovo Mercedes-Benz Citaro Euro 6 passeggeri e gestori traggono vantaggio da un'altezza di salita uniforme su tutte le porte di soli 320 mm. L'abbassamento della seconda e terza porta di 20 mm aumenta il comfort per i passeggeri, riduce il tempo di kneeling e contemporaneamente riduce il consumo di aria, ovvero aumenta la redditività. Il consumo di aria compressa del kneeling si riduce di circa il 10 o 20 per cento, pari a un risparmio di carburante di circa lo 0,4 o 0,5 per cento.

Se il percorso richiede una maggiore altezza da terra - a causa di dissuasori di velocità o di una parte di strada extraurbana - è disponibile a richiesta un sollevamento dell'autotelaio. Il compressore aria a regolazione elettronica, finora utilizzato nell'autobus snodato Citaro con motore verticale, trova ora impiego in tutta la gamma di modelli, è configurato a due stadi e pertanto lavora a temperature no-

tevolmente più basse. Inoltre, ogni volta che è possibile, nella fase di rilascio lavora con consumi ridotti. Affinché ciò avvenga con la maggiore frequenza, è stato attuato un aumento della pressione di sistema per le sospensioni e l'azionamento delle porte da 10 a 12 bar. Con le maggiori riserve di aria vi è un minor consumo di carburante. Negli autobus a vettura unica è montato un compressore a due cilindri, mentre nell'autobus snodato è montato un compressore a tre cilindri.

L'APU (Air Processing Unit) è ora regolato elettronicamente e integra in un unico gruppo deumidificatore dell'aria, regolatore pressione, valvola di protezione a quattro circuiti e sensori pressione. L'APU e anche il riscaldamento supplementare sono ora montati nello stesso punto in tutte le versioni del Citaro, al fine di facilitare gli interventi di manutenzione.



Gamma IRIZAR

Autobus sicuri, affidabili e remunerativi



Irizar Century

Irizar i6

Irizar i4

Irizar PB

Irizar Italia Srl

Via Varisco angolo Via Macanno | 47924 Rimini (RN)

Tel. 0541/392920 | Fax 0541/392921

mail: info@irizaritalia.com

www.irizaritalia.com

NEL SEGMENTO INTERCITY ARRIVA IL NUOVO INTERURBINO

Un bus, tante possibilità di scelta per gli operatori



Il Solaris InterUrbino su strada.

Poznan - Sul fronte intercity la novità polacca è rappresentata dal nuovo InterUrbino. Quello in prova sul circuito di Poznan montava un motore Daf PR 265 U2 EEV. "L'autobus interurbano Solaris - ha spiegato Stefan Baguette - è un veicolo su misura. Si distingue non solo per il suo design aggiornato, ma anche per una varietà di soluzioni differenti offerti ai nostri clienti.

Un veicolo basato su un pacchetto singolo specifico e immutabile, indipendente dai bisogni del cliente, non descrive il nostro nuovo InterUrbino, veicolo che offre agli operatori la possibilità di scegliere l'opzione più conveniente: del resto sono gli stessi operatori che conoscono meglio le loro esigenze e necessità. Solaris offre agli acquirenti una varietà di parametri tecnici che possono essere regolati alle loro particolari esigenze. Essi sono liberi di decidere anche sui parametri essenziali del veicolo, a partire dalla sua lunghezza visto che il bus è disponibile in due versioni: 12 e 12,8 m. Il nuovo InterUrbino è pienamente in linea con la nostra filosofia aziendale: le esigenze dei clienti Solaris sono gli elementi determinanti delle attività di Solaris".

Uno dei maggiori vantaggi del nuovo InterUrbino è la possibilità di scegliere la sua unità di potenza: Solaris offre diversi motori di tre fornitori. Questa varietà si combina con la possibilità di scegliere tra trasmissioni manuali, automatizzate o automatiche. Il veicolo in prova a Poznan montava un cambio ZF 6 AP Ecolife. L'alternativa al motore Daf è rappresentata da un Cummins ISB6.7 (Euro 5/EEV) o da un Fiat PowerTrain Technologies Iveco Tector EEV. Tre le alternative di cambio: ZF a 6 marce manuale, Voith Diwa 5 e Allison Torqmatic. L'interno del Solaris InterUrbino può essere facilmente personalizzato per particolari esigenze degli operatori con due diversi equipaggiamenti offerti da Solaris: una versione classica, tipica dell'InterUrbino precedente, e una opzione

premium. La versione classica è progettata per i servizi meno impegnativi come il trasporto scolastico. La seconda si distingue per la sua combinazione attraente di soffitto luminoso, portabagagli integrato realizzato con materiali trasparenti, servizio personalizzato di set con luci di lettura e ugelli d'aria, per un interno esteticamente gradevole e invitante. Ma qualunque sia la versione scelta, il comfort e la qualità della cabina di guida restano invariati. Ciò è tanto più importante visto che il conducente è la persona che passa più tempo nel veicolo.

A seconda della versione scelta, l'InterUrbino offre fino a 59 posti a sedere comodi, con due varianti per la porta centrale: anta singola o doppia. In entrambi i casi un montacarichi per sedia a rotelle è disponibile come optional. All'esterno il bus si distingue per il suo aspetto innovativo progettato dallo studio FT, partner di Solaris. Il progetto riflette la leggerezza e sportività del veicolo. Non solo la parte anteriore del bus, ma anche le sue linee laterali hanno una nuova forma, dando l'idea di un dinamismo che non passa inosservato.

Tuttavia, non c'è bisogno di preoccuparsi che la natura dinamica del veicolo possa influenzare troppo il conducente. Un certo numero di sistemi tecnologicamente avanzati, tra i quali EBS (ABS, ASR e indicatore di usura delle pastiglie dei freni) e EPS, tutti standard, consentiranno agli autisti di concentrare la loro attenzione sulla sicurezza nel raggiungere la destinazione.

SOLARIS / Al debutto e già operativo a Poznan l'Urbino a batterie agli ioni di litio

Sull'elettrico la mossa polacca

GIÀ IN SERVIZIO SULLA LINEA 222 A VARSAVIA, HA PERCORSO TREMILA CHILOMETRI SENZA PROBLEMI NEL TRAGITTO DALL'AEROPORTO ALLO STADIO, PALCOSCENICO DEI CAMPIONATI EUROPEI 2012. NELLA GAMMA ARRIVA LA VERSIONE "ALLUNGATA" A 18,75 M.

Giancarlo Toscano

POZNAN - Solaris passa all'attacco giocando in casa. La metafora calcistica ci sta tutta visto che siamo a Poznan, uno dei palcoscenici dei Campionati Europei 2012, teatro ad esempio di Italia-Croazia, finita con quell'1-1 che dava poche speranze agli Azzurri. La nostra Nazionale ce l'ha messa tutta e a Poznan ha dato il meglio di sé. Ed è quanto intende fare Solaris, costruttore polacco, che proprio in occasione degli Europei ha lanciato al suo debutto l'Urbino elettrico: dopo aver viaggiato due settimane sulla linea 222 a Varsavia, eccolo completare con successo il suo primo periodo di regolare servizio passeggeri. Per tre settimane durante Euro 2012, Urbino elettrico a Poznan ha accumulato 3.000 km senza guasti. Solaris e il suo partner Vossloh Kiepe, fornitore della tecnologia a batterie agli ioni di litio, oggi agli operatori offrono autobus elettrici che sono completamente omologati e pronti per le sfide operative quotidiane.

Per abbinarsi al tema del campionato di calcio Euro 2012, l'esterno del Solaris Urbino elettrico è stato coperto in erba sintetica e così girava in silenzio attraverso la città. Per 22 giorni, Solaris Urbino elettrico ha prestato servizio di linea passeggeri tra l'aeroporto di Poznan e il centro della città, dando ai tifosi di calcio e agli altri ospiti un assaggio dello spirito d'innovazione di Solaris. Con il suo corretto funzionamento a Poznan, Solaris Urbino elettrico ha dimostrato la sua capacità di eseguire servizio urbano quotidiano e, quale veicolo completamente omologato, è pronto per il servizio

passeggeri.

Il bus utilizzato a Poznan è già il secondo del suo genere. Come il veicolo esposto alla sua prima presentazione nell'autunno 2011, si basa sul midibus Solaris Alpino LE. L'apparecchiatura elettrica è fornita dallo specialista tedesco Vossloh Kiepe. La potenza di trazione rimane invariata a 120 kW e la capacità della batteria a 120 kWh, ma una nuova caratteristica è la rapida soluzione di ricarica per le batterie. A 100 kW di potenza di carica, ci vuole solo



L'Urbino elettrico. "Per Solaris - ha dichiarato Stefan Baguette, Marketing and PR Department - la mobilità elettrica è un settore chiave nel quale ha maturato competenza da più di un decennio".



Importante novità di gamma, il Solaris Urbino 18,75 metri è disponibile con motori diesel o a gas compresso. I primi autobus di questo tipo saranno consegnati dal costruttore polacco alla Scandinavia.

un'ora e mezza per ricaricare completamente le batterie esaurite. Mentre le prime due unità di dimostrazione continueranno a essere testate in varie città in tutta Europa nei prossimi mesi, il veicolo successivo è già in

fase di costruzione: il Solaris Urbino elettrico nella lunghezza standard degli autobus da 12 m. I piani per una versione articolata sono stati finalizzati, consentendo a Solaris di offrire a lungimiranti operatori una

gamma completa di autobus a batteria. "Questa flessibilità nel soddisfare le esigenze operative - ci ha detto Stefan Baguette, Marketing and PR Department di Solaris Bus & Coach - è resa possibile dal design modulare

del sistema elettrico. La tecnologia Vossloh Kiepe è predisposta per sistemi automatizzati di ricarica veloce e questo permette alle batterie di essere ricaricate lungo il percorso o al capolinea, ponendo attenzione ai problemi di limitata gamma operativa". Le caratteristiche innovative del Solaris Urbino elettrico sono già state riconosciute e onorate nel settore. I lettori della rivista specializzata tedesca Busplaner hanno assegnato al bus elettrico polacco il riconoscimento "Innovation of the Year 2012" nella categoria Trasporto Pubblico. Al Salone TransExpo nell'autunno 2011, il Solaris Urbino elettrico è stato insignito della Medaglia d'oro per il miglior prodotto.

Come tutti gli autobus Solaris, Urbino elettrico è costruito esclusivamente nelle fabbriche Solaris a Sroda Wielkopolska e Bolechowo-Osiedle per l'assemblaggio finale, nella regione Greater Poznan, impianti in grado di far fronte a una produzione di otto bus al giorno e un tram alla settimana e che consentono a Solaris di vendere bus e tram in oltre 25 Paesi del mondo con oltre 2.200 dipendenti, oltre ai 200 delle sussidiarie.

Oltre alla catena cinematica elettrica Vossloh Kiepe, anche altri componenti chiave provengono dai principali fornitori dell'Europa occidentale e saranno ben noti agli operatori delle flotte. "Per Solaris - ha aggiunto Baguette - la mobilità elettrica è un settore chiave nel quale ha maturato competenza da più di un decennio. Come fornitore leader in Europa siamo in grado di offrire la più vasta gamma di autobus ibridi diesel-elettrici e costruire una significativa esperienza nell'utilizzo di propulsori elettrici per gli autobus urbani". Lungo 8,95 m, largo 2,4 m e alto 3,25 m, l'Urbino elettrico che circola a Poznan ha sospensioni anteriori a ruote indipendenti ZF RL 55 EC e assale di guida Dana G150, 26 posti a sedere e piana-

le ribassate. Finora, l'Urbino 18 era il bus più lungo offerto da Solaris così come quello con la più elevata capacità di passeggeri. Oggi la gamma di prodotti Solaris è stata ampliata con l'aggiunta di una versione estesa, ovvero di 18,75 metri di lunghezza. La parte anteriore del veicolo è stata estesa per aggiungere spazio per un'ulteriore fila di sedili. La trasmissione del Solaris Urbino 18,75 è disponibile con motori diesel o a gas compresso, ugualmente idonei per i biocarburanti. I primi autobus di questo tipo saranno consegnati alla Scandinavia. Solaris Urbino 18,75 è lungo esattamente 18,75 m, largo 2,55 m, alto 3,05 m (a bordo l'altezza è di 2,37 m). Il passo è pari a 5,88 m/6,77 m. La massima altezza del gradino d'ingresso alla prima e seconda porta è di 320 mm, di 340 mm alla terza e quarta porta. Tre gli assali: quello anteriore è rappresentato da sospensioni a ruote indipendenti ZF RL 75 CE, l'assale centrale e quello di guida sono entrambi ZF AVN 132. A bordo 44 posti più quattro per disabili più l'autista. Cuore pulsante del veicolo il motore diesel Daf PR 265, mentre il cambio è Voith Diwa 5.

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.

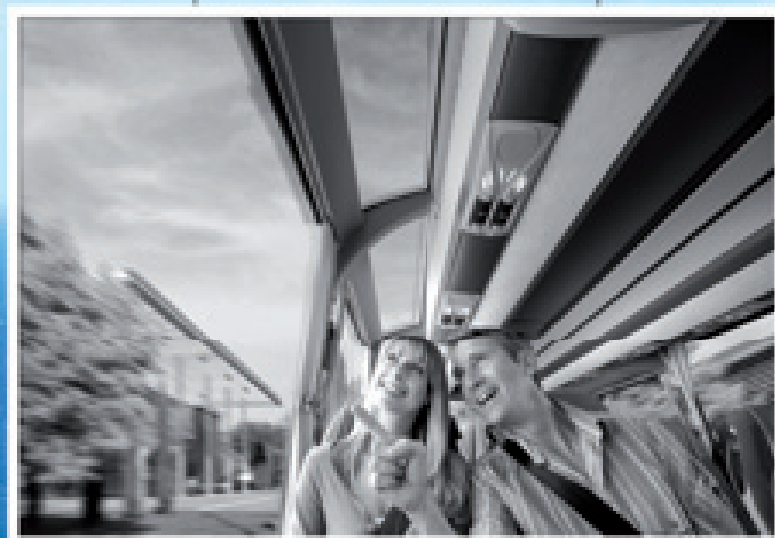
Magelys Pro, via verso una vita più libera!



**irisbus
IVECO**

www.irisbus.com

MAGELYS
PRO



Magelys Pro.
Quando l'emozione parla alla ragione.

Battesimo ufficiale a Rimini per la prima associazione femminile del trasporto passeggeri

All'esordio Ladies in Public Transport



IN OCCASIONE DELL'IBE DI RIMINI IN OTTOBRE PRIMO INCONTRO DELLE DONNE MANAGER CHE HANNO ADERITO ALL'INIZIATIVA DI VOITH TURBO ITALIA E IL MONDO DEI TRASPORTI E CHE HA LO SCOPO DI METTERE IN CAMPO IDEE NUOVE PER IL SOSTEGNO AL MONDO DEL TRASPORTO PUBBLICO PASSEGGERI.

Massimiliano Campanella

RIMINI - Prim'ancora dell'esordio ufficiale all'IBE (International Bus Expo) di Rimini in ottobre, sono già oltre una decina le donne manager del settore del trasporto passeggeri che hanno aderito al club "xx factor Ladies in Public Transport". L'iniziativa - promossa congiuntamente dall'azienda Voith e da Il Mondo dei Trasporti - non solo è partita, ma sta già riscuotendo successo. "Alle prime donne manager che l'abbiamo proposta - osserva Armin Rieck, Director Road Division di Voith Turbo Italia - l'iniziativa è subito piaciuta, è stato apprezzato lo spirito con cui l'abbiamo promossa: le strade per trovare soluzioni alla crisi che da anni attanaglia il settore del trasporto passeggeri possono essere molte, ma la drammatica realtà è che finora si sono rivelate tutte un fallimento. L'idea è valorizzare il più possibile un mondo esistente all'interno

del settore, che è quello di una componente femminile che spesso opera nell'ombra. È un dato di fatto che le donne hanno una marcia in più: unendosi tra loro, con uno scambio di conoscenze e competenze, non è escluso che maturi il percorso giusto per uscire dalla crisi".

Azienda internazionale leader nei sistemi e nelle tecnologie applicati all'industria degli autobus e finalizzati alla migliore redditività sotto il profilo del consumi, del comfort e della sicurezza, Voith Turbo ha avviato l'iniziativa diffondendo la notizia della nascita del sodalizio tra le principali aziende che operano nel settore. Nel giro di poche settimane sono oltre una decina le manager che hanno comunicato la propria adesione. "In questa primissima fase

BASTA LA COMUNICAZIONE A VOITH TURBO ITALIA

Aderire è semplice

REGGIO EMILIA - Far parte di "xx factor Ladies in Public Transport" è molto semplice. Basta comunicare l'adesione a Voith Turbo Italia, via Lambrakis 2, Reggio Emilia, oppure via email a alessandra.giglioli@voith.com, unitamente a un curriculum professionale e una foto.

sottolinea Armin Rieck - ci siamo rivolti essenzialmente alle aziende con le quali Voith Turbo già trattiene rapporti commerciali. L'obiettivo è lasciare che siano poi le stesse protagoniste a decidere quale possa essere la successiva evoluzione e quali strade percorrere per l'affiliazione di nuove socie".

L'esordio dell'associazione avviene al Salone di Rimini, durante il quale si terranno il battesimo ufficiale, la presentazione delle prime socie e il primo incontro pubblico sul trasporto passeggeri. In vista dell'evento riminese abbiamo intervistato le prime donne manager che hanno aderito all'iniziativa per conoscerle, sapere chi sono, quale contributo stanno già dando al settore nel rispettivo ruolo aziendale che occupano. Lo abbiamo fatto guardando oltre, pensando a quale contributo possa dare ciascuna di esse all'intero comparto stagnante del trasporto passeggeri.

Quel che emerge è un autentico tesoro: una vitalità di idee, un dinamismo e una voglia di fare che lasciano ben sperare. Quello che diamo ai lettori è in buona sostanza un assaggio di quanto potranno scoprire all'IBE dal 18 al 20 ottobre. E di quanto potrà concretamente realizzare l'associazione in vista del raggiungimento del traguardo che si pone sin dalla sua nascita: trovare una soluzione affinché il trasporto passeggeri possa rifiorire. Se si riesce a trasferire su di esso almeno una parte di quella vitalità di idee, dinamismo e voglia di fare che abbiamo percepito in queste interviste, il primo traguardo lo abbiamo già varcato. Giudicate voi stessi.

ACTV VENEZIA

Camilla Temperini dal 2005 opera all'interno del gestore del Tpl veneziano

L'AVVOCATO CHE VIGILA SUGLI ACQUISTI

DAL 1° SETTEMBRE DIRIGENTE DELLA HOLDING CHE HA INGLOBATO DIVERSE SOCIETÀ, TUTTI I GIORNI AFFRONTA CONTENZIOSI E PUNTA A INVESTIMENTI GIUSTI INTERFACCIANDOSI CON LE DIREZIONI OPERATIVE DI TUTTI I REPARTI.

VENEZIA - Per il ruolo svolto e per l'azienda per la quale opera, quella di Camilla Temperini, avvocatessa, 45 anni, è una storia molto particolare. Già dirigente del Servizio legale e contratti, Temperini dal 2005 ha messo le sue competenze in materia legale e amministrativa al servizio di ACTV, società che ha in gestione il Tpl di Venezia e provincia, ovvero propone soprattutto il servizio lagunare a bordo di mezzi marittimi. Insomma, per dirla in parole povere, quando usiamo il classico vaporetto per spostarci da una parte all'altra della città sull'acqua o nei tragitti urbani della città di Mestre, stiamo viaggiando su mezzi ACTV, con 2.900 dipendenti circa una delle aziende ai vertici della top ten del Tpl italiano. Una realtà aziendale che sta diventando sempre più importante in quel di Venezia, dove si è costituita una holding al cui interno trova posto ACTV ma anche altre società come AVM e Vela.

In questa realtà aziendale in crescita, che dimostra la vitalità del servizio mobilità a Venezia nonché dell'avvio di un processo di riorganizzazione, l'avvocatessa Temperini dal 1° settembre è Direttore Acquisti e Servizio legale della holding, ovvero dell'intero Gruppo che, attraverso le sue diramazioni, si occupa di mobilità in tanti e differenti aspetti: viaggi marittimi, tragitti su gomma, tratte urbane e interurbane, rivendita titoli di viaggio, ecc. "Il mio lavoro quotidiano - ci ha spiegato la manager veneziana - mi porta a interfacciarmi con le direzioni operative di tutti i reparti, mi ritrovo a occuparmi nello stesso giorno di problematiche molto diverse, che hanno in comune l'approccio col quale le affronto: o mi occupo di contenziosi che riguardano la direzione operativa di quell'azienda del Gruppo o degli acquisti, che stanno avendo un peso sempre più rilevante anche per le circostanze storiche ed economiche

che viviamo. Le normative diventano sempre più rigorose e stringenti e, soprattutto, di rilievo extranazionale. Di pari passo occorre procedere ad acquisti con la massima attenzione, al fine di acquistare al meglio per ottimizzare le risorse".

Il Tpl italiano è ormai da anni quasi completamente ingessato, e ci mancava poi la crisi economica a dargli la batosta finale. Qual è il punto di vista di un'avvocatessa che opera al suo interno? Come se ne esce? "Questi anni - risponde Camilla Temperini - mi hanno insegnato l'importanza di avere una visione più europeista: il Tpl italiano è rimasto finora ancorato a un trasporto sociale, che non sta più in piedi. Occorre trovare un'altra forma di trasporto che possa veramente rappresentare un'alternativa al trasporto privato. È un cambiamento culturale quello di cui abbiamo bisogno. Si pensi al rapporto tra uomo e auto: in Italia è quasi maniacale, al lavoro o a fare la



Camilla Temperini, Direttore Acquisti e Servizio legale ACTV

spesa si va in auto. Nel resto d'Europa no: a Parigi o a Londra si usano i mezzi pubblici, prima d'infilarci nel traffico caotico un parigino o londinese ci pensa su due volte. Dobbiamo arrivare a quel traguardo culturale. Un americano di New York prima di usare l'auto ci riflette bene: se deve andare in centro, dove lo trova un parcheggio? In Italia siamo ancora troppo provinciali, dobbiamo diventare cittadini del mondo".

Veniamo al mancato rinnovamento delle flotte: può rappresentare a suo giudizio un ele-

mento di favore la collaborazione con gruppi stranieri? "Ricollegandomi a quanto dicevo prima - prosegue la manager ACTV - il frutto dell'assenza di campanilismi nel resto d'Europa ha avuto anche un altro effetto: i gruppi stranieri si sono rafforzati e hanno trovato la giusta strada per essere competitivi. Devono rappresentare per noi un esempio, un indirizzo da seguire: superando i campanilismi è possibile trovare forme di unione che consentano il rafforzamento e la capacità di offrire un prodotto integrato. Nel Veneto ci stiamo provando: alcuni gestori sono correlati almeno a livello di servizio, ciò che già oggi consente all'utente di viaggiare su mezzi di due società diverse con lo stesso biglietto. I gruppi stranieri tracciano la strada, sta a noi decidere se seguirla". L'eventualità di partnership ci favorirebbe? "In questo momento no, solo se il sistema è paritario, altrimenti si rischia la montagna che mangia il topolino: una struttura straniera finirebbe con l'inglobarci. Da parte nostra non abbiamo solo debolezze: anche in Italia sappiamo fare molto bene i trasporti".

Con un passato da libera professionista, l'avvocatessa Temperini

vive a Venezia e ha una figlia, Ludovica, di 11 anni. Unica dirigente donna sui dieci di ACTV, alla neonata associazione potrà portare il suo prezioso contributo di giurista d'impresa e manager con esperienza in diritto civile e commerciale, nonché la carica e l'inventiva tipicamente femminili: qualità che potrebbero aiutare a trovare soluzioni trasversali. "Quello dei trasporti - conclude la manager veneziana - è un mondo ancora oggi chiuso alla componente femminile, soprattutto nel management. È un mondo duro, aggressivo, dove si lavora rimboccandosi le maniche tutti i giorni. In questo mondo le donne, che per loro natura svincolano dagli schemi, possono contribuire alla marcia in più necessaria in questo periodo storico. Come tutte le donne che lavorano, io stessa sono "multi-tasking": ogni giorno, tra impegni professionali e familiari, ti devi inventare una gestione particolare, come una battaglia navale, incastrando i vari pezzi del puzzle per restare a galla e arrivare ad avere soddisfazioni. Ecco, credo che in questo senso le donne nel Tpl possano contribuire a trovare una soluzione, a gestire una situazione nuova".

QUASI 600 BUS E 180 MEZZI MARITTIMI

L'unico gestore che opera anche in acqua

VENEZIA - ACTV Venezia è l'unico gestore del Tpl in Italia a operare anche in acqua, con una flotta marittima di 150 mezzi, che diventano 181 se si aggiungono quelli ausiliari. Accanto a questi troviamo la flotta di mezzi su gomma (595 autobus e rotaia (20 tram). I primi hanno un'età media di 11 anni.

Le origini di ACTV risalgono alla fine del 1881. Tra vari passaggi di società la con-

figurazione attuale è pressappoco quella del 1903, quando i battelli erano ancora a vapore.

L'azienda partì con 23 barche, oggi trasporta oltre 180 milioni di passeggeri l'anno tra vaporetti, motoscafi, motonavi, bus e tram, cui si aggiungono i collegamenti giornalieri con più corse di ferry-boat che trasportano anche veicoli privati.

AMACO

L'avvocato Anna Vitale dal 1980 è Responsabile legale dell'azienda cosentina

“FINALMENTE SI RIESCE A FARE GRUPPO”

PALERMITANA, DOPO QUATTRO ANNI DI LIBERA PROFESSIONE È DIVENTATA MANAGER AZIENDALE. IL SUO INVITO: “ABBIAMO UNA MARCIA IN PIÙ, PERCHÉ NON UNIRE LE FORZE?”



Anna Vitale, Responsabile legale di AMACO

COSENZA - “Le donne riescono a fare molte più cose rispetto agli uomini: è un dono di natura. Peccato che si abbia un grave deficit: non riusciamo a fare gruppo”. L'avvocato Anna Vitale esprime appieno l'obiettivo che si sono posti Voith e Il Mondo dei Trasporti nel dare vita all'associazione di donne del Tpl italiano. Responsabile legale dell'AMACO, Vitale si occupa di contratti, gare, appalti, personale e contenzioso. Un ambito decisamente “massiccio”, che la porta a interfacciarsi tutti i giorni con aziende per gli appalti o l'esecuzione dei contratti, con i dipendenti per questioni complesse, con organizzazioni sindacali per rivendicazioni. Poi ci sono le questioni spinose di tipo marcatamente giurisprudenziale.

Anna Vitale ha iniziato il suo percorso professionale come av-

vvocato civilista, libera professionista. Palermitana, nel 1976 si trasferisce da una grande città per approdare in una piccola provincia quale Cosenza, città del marito. “In tutto il tribunale di Cosenza - ci ha detto l'avvocato Vitale - eravamo solo tre donne: ci guardavano con aria da sufficienza. Nel mio caso era ancor peggio: ero donna, giovanissima perché dimostravo ancor meno dei miei anni e “straniera” perché arrivavo dalla Sicilia. Elementi che bastavano a non farmi prendere sul serio. Ho dovuto faticare non poco per afferarmi nella mia vita professionale”.

Nel 1980 Vitale vince il concorso in AMACO, un altro universo maschile. “Il paradosso - ha proseguito - è che eravamo tre donne, ma i contrasti io li ho avuti non con gli uomini ma con

le donne: la componente maschile mi ha accettata, in quella femminile prevalevano le divisioni. Vede, io posso affermare con certezza, sperimentata su me stessa, che le donne hanno veramente una marcia in più. Sa cosa ci manca? La capacità di fare gruppo, di trovare convergenze tra noi. Allora ben venga l'associazione femminile così come ogni iniziativa finalizzata a fare gruppo privilegiando le donne”.

L'avvocato Vitale come sta vivendo questo periodo di crisi del Tpl italiano? “Sul piano normativo - ci ha risposto la dirigente dell'AMACO - è una continua corsa a ostacoli: il codice degli appalti avrebbe dovuto fare chiarezza, invece le bizze dei legislatori continuano ed è difficile star-

ci dietro. Per mio modus operandi mi aggiorno costantemente, ma le assicuro che al Gruppo Appalti dell'ASTRA di cui faccio parte ci ritroviamo con frequenza proprio per esaminare le modifiche legislative e giurisprudenziali, cercando insieme di rispondere alle incertezze e fare luce nel caos che si crea. Sul piano economico la crisi si sente, ormai da qualche anno i tagli nei trasferimenti al Tpl sono continui, in particolare l'anno scorso. La nostra azienda ha chiuso il bilancio del 2011 con un piccolo utile, unica realtà nelle aziende pubbliche calabresi, e credo anche del Sud Italia”. In che modo? “Risparmiando - ci ha risposto Anna Vitale - Risparmiando sul personale, la cui fetta rappresenta l'80 per cento del costo delle aziende del settore. Risparmiando sui car-

buranti. Quest'ultimo è un risparmio legato non al contenimento delle spese, bensì a investimenti: cinque o sei anni fa abbiamo rinnovato quasi per intero il parco mezzi, acquistando autobus a metano, mezzi che hanno abbassato i costi di trazione. Contestualmente è stato avviato l'insediamento di un impianto di erogazione interno di gas metano: Snam, che ha il monopolio, ci ha fatto aspettare cinque anni ma l'anno scorso ce l'abbiamo fatta e ora quel punto di erogazione ci consente di procedere direttamente all'acquisto del gas metano”.

Una delle problematiche del Tpl italiano è l'immobilismo delle flotte, che non vengono rinnovate. Quale può essere una soluzione possibile per incentivare un rinnovo quanto mai necessario per avere flotte più efficienti, risparmio e rispettose dell'ambiente? L'ingresso di gruppi stranieri può favorire gli investimenti? “Il rin-

novo delle flotte - ha dichiarato l'avvocato Vitale - è legato all'applicazione di scelte politiche, di livello europeo e poi a cascata nazionale e regionale. Quanto agli investimenti stranieri, il servizio urbano non è appetibile. Forse quello extraurbano un po' di più, avendo costi più bassi”.

Quello di Anna Vitale, sposata con tre figlie, è un incarico di prestigio, ma anche di estrema responsabilità. Richiede attenzione, precisione, competenza, ma anche massima disponibilità. “Su questo piano - ci ha risposto la manager AMACO - mi ritengo privilegiata: ho avuto un marito intelligente. E non è cosa comune: mio marito mi ha supportata, stimolata, affiancata e sostenuta sul piano psicologico e, per quanto possibile, su quello materiale. Eppoi gliel'ho detto: noi donne riusciamo a fare molte più cose degli uomini. Non mi crede? Io ne sono la prova testimoniale”.

UN PARCO IN MASSIMA PARTE A METANO

Società interamente del Comune di Cosenza

COSENZA - L'AMACO (Azienda per la Mobilità nell'Area Cosentina) è una società per azioni il cui capitale è totalmente detenuto dal Comune di Cosenza.

L'organo amministrativo è costituito da un Consiglio di Amministrazione, attualmente composto da tre membri, tra i quali il Presidente. Il numero di dipendenti è pari a 188 unità, compreso un dirigente. La società è proprietaria della sede nella quale opera. Si tratta di una moderna struttura, sita in Località Torrevicchia di Cosenza, nella quale vengono svolte sia le attività di natura amministrativa sia quelle di natura tecnica. La

sede comprende una palazzina uffici, un'ampia e attrezzata officina per la manutenzione dei veicoli e un tunnel per i controlli giornalieri e i rifornimenti, annesso a un grande piazzale per il rimessaggio dei veicoli. Il parco autobus è costituito da 57 veicoli dall'età media di 9 anni: 44 alimentati a metano e 13 a gasolio; il parco scuolabus è costituito da 11 veicoli alimentati a gasolio.

L'AMACO dispone inoltre di tre mezzi per la rimozione dei veicoli e di un mezzo per trasporto disabili. In totale sono 2.185.000 circa i chilometri annui di Tpl gestito.

APS HOLDING PADOVA

Renata Munaro dal 2004 Responsabile ufficio Acquisti e Appalti

DECIDE LE SPESE PIÙ IMPORTANTI

A BREVE SI OCCUPERÀ DI UN IMPORTANTE INVESTIMENTO SULLA FLOTTA MA AVVERTE: “I COSTI DI ASSICURAZIONI E GASOLIO STANNO ASSUMENDO PROPORZIONI DIFFICILI DA GESTIRE”.

PADOVA - Tutti i giorni e da trent'anni occupa posizioni di management in aziende tuttora molto maschili: “Ci sono abituata, per me non fa alcuna differenza”. Manager determinata e decisamente attiva nel proprio ruolo, riusciamo a raggiungere telefonicamente Renata Munaro non senza qualche difficoltà. Lei è dall'agosto 2004 Responsabile dell'ufficio Acquisti e Appalti di Aps Holding Padova. Attraverso di lei, che si interfaccia direttamente col Direttore generale e si confronta con i Responsabili di tutte le altre Aree, passano tutte le spese più importanti del colosso della mobilità padovana, ivi compresi gli appalti di rilevante entità. Gli impegni sono molteplici, su vasta scala, a volte imprevedibili: occorre decidere l'acquisto di mezzi e quindi procedere a una gara d'appalto o affidare linee all'esterno. Difficile rintracciare subito la dottoressa Munaro, se non verso il termine dell'orario di lavoro, quando finalmente la rintracciamo nel suo ufficio di Padova. Riusciamo a parlarle e ne ap-

profittiamo subito per entrare nel merito: com'è messo il Tpl italiano? E come si muove al suo interno Aps Holding? “Il Tpl italiano - ci ha risposto la dottoressa Munaro - vive una fase negativa, le risorse stanziare per gli investimenti sono sempre più ridotte. Ci si trova a gestire servizi per la collettività che per loro natura dovrebbero essere il più possibile attraenti e competitivi rispetto al trasporto privato, gli investimenti dovrebbero aumentare d'importanza per avere un prodotto finale nell'interesse della collettività. Ma a fronte di risorse più che limitate, ci stiamo trovando a fronteggiare costi che aumentano sempre di più. Con il risultato che il contenimento dei costi non riesce a ridurre la forbice. I costi più importanti per un'azienda di trasporto pubblico sono rappresentati da tre voci: assicurazioni, gasolio e forza lavoro. Difficile pensare che contenere quest'ultima serva a qualcosa se le prime due continuano a crescere in modo esponenziale. In questo contesto Aps Holding riesce ad avere una

flotta dall'età media non elevatissima, ma soprattutto puntiamo a un investimento a breve, entro fine anno, destinato al rinnovo della flotta. Sul fronte del contenimento delle spese, evitiamo che il blocco del turn-over della forza lavoro che esce provochi carenze di personale con qualche affidamento esterno delle linee”.

L'ingresso nel mercato di gruppi stranieri può rappresentare una soluzione possibile? “L'ingresso di gruppi stranieri - ha proseguito la manager di Aps

Holding - sta producendo qualche risultato laddove viene sperimentato, ma a mio giudizio risultati troppo flebili per immaginare il fenomeno su vasta scala e con ripercussioni positive. Dal punto di vista dell'efficienza del lavoro le aziende straniere possono insegnarci qualcosa, ma il loro ingresso non mi pare proprio la panacea di tutti i mali del Tpl italiano”.

Quale può essere una soluzione per l'uscita dalla crisi? “Certamente - è il parere di Renata Mu-

narò - una gestione migliore delle aziende, che devono diventare più attente a evitare gli sperperi. Ma anche questo mi pare troppo poco per bilanciare l'aumento del peso che stanno assumendo gli aumenti di assicurazioni e gasolio: ci sono dei margini, ma non sono affatto risolutivi. Non c'è altra soluzione che tornare a investire, anche se quello che stiamo vivendo non pare proprio il momento ideale per farlo”.

Il settore del trasporto pubblico è a suo giudizio ancora molto “maschile”? “Nei ruoli di tipo tecnico - ci ha risposto Renata Munaro - sì, è tuttora molto maschile. Sul piano amministrativo comincia invece a diventare molto femminile. Ma io sono abituata: da anni convivo con una realtà aziendale che mi porta a interfacciarmi con uomini: le posizioni di vertice sono tuttora prerogativa maschile. Ma ripeto, non



Renata Munaro, Responsabile ufficio Acquisti e Appalti di Aps Holding

mi crea imbarazzo di alcun tipo: si tratta di una situazione che riguarda molti settori, mi sono abituata a convivere con tale realtà”.

Un apporto più significativo delle donne al Tpl italiano può essere d'aiuto? “Le donne - ha aggiunto Munaro - non sono migliori degli uomini in senso assoluto. Per loro natura hanno caratteristiche diverse, un approccio meno razionale: la mente femminile è più attenta ai dettagli, più scrupolosa. Visto che tale componente è stata finora presente in minima parte, credo che possa fornire un contributo importante. Certo, è impensabile che l'arrivo delle donne risolverà tutti i problemi del Tpl italiano, ma è innegabile che l'apporto di tutti, uomini e donne, permette di arrivare a una scelta migliore, supportata dal confronto con un maggior numero di pareri e più condivisa. In questo senso è auspicabile che la nuova associazione che sta nascendo abbia questo tipo di valenza, rappresenti cioè il luogo nel quale venga espresso il contributo della componente femminile, contributo finora assente”.

NATA NEL 2003 DALLA SEPARAZIONE DI ALCUNE ATTIVITÀ

Dispone di 250 autobus e 16 metro-tram

PADOVA - Aps Holding è nata a Padova nell'ottobre del 2003 dalla separazione di alcune attività prima gestite da Aps. In particolare, la società capogruppo gestisce direttamente i rami di attività del trasporto pubblico, nella città di Padova e nella zona termale di Abano, Montegrotto e Torreglia, e della gestione della sosta all'interno del capoluogo.

Attraverso proprie società di scopo è impegnata inoltre nei settori della pubblicità e delle affissioni (Aps Advertising) e dell'Information e Communication Technology (Ne-t by Telerete Nordest).

Il Comune di Padova detiene il 99,98 per cento del capitale sociale di Aps Holding, in-

teramente versato e pari a 41,8 milioni di euro. Aps Mobilità, che si occupa della gestione del trasporto pubblico, dispone di 250 autobus e 16 carrozze metro-tram, con circa 500 addetti, e produce ogni anno circa 9 milioni di chilometri, trasportando 35 milioni di passeggeri. Aps Parcheggi con 35 addetti gestisce circa 5mila posti a raso e in struttura nella città di Padova.

Aps Advertising cura le affissioni pubbliche nell'ambito della città di Padova, per un totale di oltre 5mila mq di superficie espositiva. Ne-t by Telerete Nordest si occupa della gestione di reti informatiche, della creazione e amministrazione di portali internet, dello sviluppo di soluzioni ICT.

GRUPPO BALTOUR

Antonella Ballone è il "braccio destro" del numero uno: il padre Agostino

GIOVANE MA CON LE IDEE CHIARE

A 31 ANNI È CONSIGLIERE D'AMMINISTRAZIONE DELL'AZIENDA ABRUZZESE. PRATICAMENTE È SUPERVISOR DI TUTTI I REPARTI, DALLE VENDITE ALLA PARTE TECNICA ALL'INTRODUZIONE DI NUOVE ROTTE.

TERAMO - Rapporto con clienti e potenziali clienti, nuove rotte, acquisti, comunicazione, amministrazione. Antonella Ballone, Consigliere d'Amministrazione del Gruppo Baltour, in azienda fa praticamente di tutto. Lei, che a 31 anni è di fatto titolare dell'azienda, vede e si occupa di tutto ciò che accade al suo interno. Braccio destro del padre Agostino, ci ha messo il suo spirito di giovane imprenditrice nel contribuire all'espansione del Gruppo, che sulle rotte ministeriali e interregionali sta diventando un riferimento a livello internazionale. "In realtà sin dall'inizio del mio percorso professionale - sottolinea Antonella Ballone, una laurea in Traduzione lingue e letterature straniere con specializzazione in lingua russa, conseguita all'Università D'Annunzio di Pescara e all'Università Statale MGU Lomonosov di Mosca - ho fatto un po' di tutto, la mia "gavetta" è stata di tipo trasversale: dall'ufficio booking alle prenotazioni ai rapporti con la clientela. Un ruolo

trasversale che ricopro ancora oggi, tipico dei titolari dell'azienda: da supervisor vedo tutto ciò che accade in ogni reparto, dalla gestione delle linee alla parte tecnica, dal controllo commerciale alle nuove rotte fino all'amministrazione a tutto tondo".

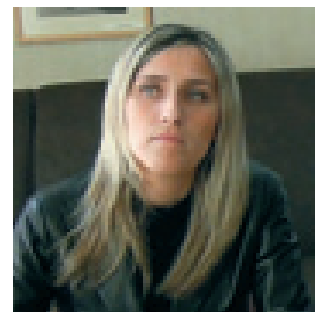
Ballone è un caso a sé delle nostre prime "Ladies in Public Transport". Si trova a capo di un'azienda che opera in un settore in crisi, quale quello del bus, ma che invece è in crescita esponenziale. Come si spiega? "Il trasporto passeggeri - risponde Ballone con una determinatezza che rassicura - non può che essere in espansione. A fronte di un prezzo dei carburanti che continua a crescere, quale può essere l'alternativa se non il trasporto collettivo? In questo macro segmento vi sono aziende, come la nostra, che hanno investito sul trasporto su gomma, ci hanno creduto, e oggi vivono un momento di crescita. Tra queste c'è chi ha scelto di puntare alle fasce alte, noi invece abbiamo focalizzato l'attenzione

al cliente, che è interessato al prezzo. Pur non rinunciando al nostro cavallo di battaglia, rappresentato dalla qualità e quindi da bus di ultima generazione, abbiamo impiegato il nostro tempo, le nostre energie e i nostri investimenti sulle rotte a lunga percorrenza, un segmento in crescita, basti guardare i dati. In questo segmento proponiamo un servizio all'avanguardia in termini di prodotto e organizzazione, ma dal costo decisamente concorrenziale. Soltanto in questo modo si può rappresentare una reale alternativa al veicolo privato".

Oggi il Gruppo Baltour copre 17 regioni, continua a gestire il

Tpl di Teramo ma guarda alle capitali europee, da Lubiana a Lione, da Mosca alla Germania. Il target del passeggero tipo? "Dipende dalla tratta - precisa Antonella Ballone - dai lavoratori ai bancari e di notte gli imprenditori che per raggiungere la propria azienda preferiscono il bus all'auto".

Poi c'è il Tpl, questo settore che stenta a crescere, immobilizzato com'è dai mancati investimenti pubblici che non consentono il rinnovo di flotte spesso vetuste. "Non è il caso di Baltour - aggiunge giovane imprenditrice - per la quale il rinnovo della flotta fa parte della strategia, della vision aziendale. Si tratta di pensare



Antonella Ballone, Consigliere d'Amministrazione di Baltour

al cliente o meno: quando intendiamo acquistare un autobus ci sediamo al suo interno e pensiamo a come vorremmo il nostro veicolo. Dopodiché gli investimenti devono avere come obiettivo l'acquisto di un mezzo che risponda alle nostre aspettative quando vestiamo i panni del cliente. Ci pensa poi il mercato a procedere con la selezione naturale: chi non è competitivo resta fuori".

Quest'anno Baltour ha già ac-

quistato 10 unità di Neoplan Cityliner, l'anno scorso di bus nuovi ne sono arrivati 11 e altri nove potrebbero arrivare entro fine anno. "Bisogna proseguire così - afferma Ballone - perché la clientela lo apprezza: un autobus nuovo non solo è più bello, ma anche più sicuro, rende al minimo il rischio di disagi quali il mezzo che va in panne e fa fare ai passeggeri il classico "Viaggio dell'Odissea" tutt'altro che piacevole".

Ma visto che il problema italiano è rappresentato proprio dal mancato rinnovo della flotta, quale può essere la soluzione? La collaborazione con un gruppo straniero? "Il Tpl - osserva Antonella Ballone - è caratterizzato dalle gare e le gare se le aggiudicano i migliori sul mercato. Se un lotto viene affidato a un'azienda straniera vuol dire che quest'ultima era più competitiva; per me la concorrenza sulla qualità e il rapporto qualità-prezzo contano molto: a trarre vantaggi è poi il cliente finale. Il vero problema del Tpl italiano è legato ai continui tagli da parte della componente pubblica: alle aziende spetta il compito di occuparsene. Il Tpl non è più quello di una volta, il quadro generale è fatto di tagli continui: è questo il dramma".

È compatibile il suo ruolo con quello di moglie e madre? "Credo di sì - la risposta della manager abruzzese - bisogna saper gestire le cose. Di sicuro rispetto ad altre donne che sono dipendenti sento la responsabilità, la necessità di essere presente in azienda. Credo che, donna o uomo che sia, chi ricopre un ruolo dirigenziale deve essere pronto a fare sacrifici".

LA FLOTTA HA DUE ANNI DI ETÀ MEDIA

Novanta mezzi tutti nuovissimi

TERAMO - Il Gruppo Baltour conta in tutto 90 unità tra veicoli dedicati al Tpl e al Gran Turismo. L'età media dei mezzi è di due anni. L'azienda è nata negli Anni Cinquanta e da Teramo e dintorni si è ampliata a raggio.

Nel 1979 ha acquisito la gestione del Tpl di Teramo, negli Anni Ottanta quella delle linee triregionali e ministeriali, in un periodo storico in cui erano ancora poche le aziende che si cimentavano in quel segmento. Gradualmente si sono aggiunte nuove linee e nel

2009 Baltour ha acquisito Eurolines, che collega 23 nazioni, e Sena, che si occupa invece delle rotte ministeriali sul versante tirrenico, mentre su quello adriatico opera Baltour: in totale Sena e Baltour, attraverso appositi hub, coprono collegamenti tra 17 regioni.

Il Gruppo Baltour conta 210 dipendenti, i suoi veicoli macinano 15 milioni di chilometri e trasportano circa 40 milioni di passeggeri l'anno.

SETA

Silvia Virgenti dagli Acquisti in ATM Milano a Responsabile Manutenzione a Piacenza

A TRENT'ANNI DIRIGE GLI OPERATORI DI OFFICINA

DA UNA REALTÀ TUTTA AL FEMMINILE È PASSATA AD ESSERE L'UNICA DONNA, UN'ESPERIENZA CHE LA ENTUSIASMA. DALLA GIOVANE MANAGER L'INVITO A NON FERMARE GLI INVESTIMENTI SUL TPL.

PIACENZA - A trent'anni e dopo un'esperienza consolidata negli acquisti ha deciso di scendere in un agone maschile. Pur di occuparsi di un settore che l'affascinava e l'affascina tuttora non si è tirata indietro alle prime, naturali difficoltà che incontra una ragazza al suo primo incarico di Responsabile della Manutenzione alla SETA (Società emiliana trasporti autofiloviari), gestore del Tpl piacentino. Silvia Virgenti nell'associazione che si va formando rappresenta l'esempio più coriaceo di donne che al mondo del trasporto stanno dedicando se stesse, le proprie caratteristiche di costanza, caparbità, determinazione, organizzazione. Dopo quattro anni di Responsabile Acquisti in ATM Milano, Virgenti è passata alla SETA con un compito che la porta, tutti i giorni, a stretto contatto con gli operatori di officina. "Non nego - ci ha det-

to la giovane manager dell'azienda piacentina - che all'inizio qualche difficoltà ci sia stata. Ma oggi posso già dire che l'esperienza vissuta è molto positiva. Mi ritengo anche un po' fortunata da questo punto di vista, il rispetto non è mai mancato nei rapporti professionali. Non è stato facile: arrivavo da una realtà aziendale tutta al femminile e mi sono ritrovata a essere l'unica donna".

Da donna in trincea sul versante della manutenzione Virgenti ben sa come si stanno "involendo" le flotte del Tpl italiano. "Purtroppo - ha proseguito la manager SETA - la situazione è tutt'altro che rosea, le risorse a disposizione sono sempre meno e svolgere il nostro lavoro diventa sempre più difficile: la flotta invecchia sempre più e non si riesce a procedere a un rinnovo del parco che impedisca l'inevitabile impennata dei costi di gestione e



Silvia Virgenti, Responsabile della Manutenzione di SETA

manutenzione e quindi a raggiungere gli obiettivi prefissati in termini di standard di modernità ed efficienza. Il risultato è che ti ritrovi con autobus sempre meno affidabili".

Nel caso di SETA alla crisi economica e alla stagnazione si è aggiunta una fase di cambiamento, seguita alla fusione societaria del 1° gennaio 2012 con ATCM e TEMPI. Contestualmente alla fusione tra le aziende di Modena e Piacenza, SETA ha acquisito il ramo societario relativo al trasporto su gomma di ACT (Reggio Emilia), dando così vita a un'a-

zienda unitaria operante nel territorio dell'Emilia occidentale. "Siamo - ha aggiunto Silvia Virgenti - in una fase di cambiamento ma anche d'incertezza politica. La speranza è che il cambiamento rappresenti l'avvio di una fase di evoluzione".

SETA è anche una delle realtà aziendali che sta sperimentando l'ingresso di un operatore straniero: la maggioranza azionaria è detenuta dagli enti pubblici di Modena, Reggio Emilia e Piacenza che possiedono oltre 7,2 milioni di euro di capitale per una quota complessiva del 57,61 per cento. Il restante 42,39 per cento, pari a oltre 5,3 milioni di euro, è di proprietà di HERM-Holding Emilia Romagna Mobilità, la holding che ha come soci la francese RATP Dev, TPER (l'azienda nata dall'unificazione di ACT Bologna e FER-Ferrovie Emilia-Romagna), Agi-Autoguidovie Italiane, CTT-Consorzio Toscano Trasporti e Nuova Mobilità. L'inserimento di un operatore straniero può

far sperare in una svolta sugli investimenti? "In un periodo storico nel quale l'operatore pubblico non investe più - ci ha risposto Virgenti - la speranza è affidata ai privati, che se hanno la possibilità di investire possono così bilanciare i mancati stanziamenti pubblici. Questo ragionamento vale sia se l'operatore è italiano sia che non lo sia. Se poi l'intervento straniero è favorito e porta investimenti ben venga, ma per ora è un'incognita: staremo a vedere".

Anche alla SETA per far fronte alla crisi e alla stagnazione del mercato hanno avviato un piano di contenimento delle spese, ma la giovane manager invita a non fermare gli investimenti. "Pensare alla sola riduzione dei costi - ha aggiunto - è un errore: la politica di contenimento la si può attuare fino a un certo punto, non oltrepassando il limite oltre il quale il rischio è rappresentato dal deterioramento del capitale. Per questo è assolutamente indispensabile portare avanti gli investimenti".

In questa fase della sua vita Silvia Virgenti si sta dedicando anima e corpo al suo lavoro. Ma se nel futuro dovesse mettere su famiglia riuscirebbe a far conciliare le due cose? "È difficile - ci ha risposto - ma non impossibile. Una donna deve per forza rinunciare a qualcosa in casa e qualcosa al lavoro, soprattutto se non ha un aiuto interno". Ed è per questo che le donne hanno una marcia in più e possono davvero, unendo le forze, dare una speranza all'immobilismo del Tpl italiano? "Le donne per loro natura - ha concluso Silvia Virgenti - hanno un senso dell'organizzazione e un senso critico più sviluppati, elementi che possono rappresentare un'utilità effettiva in questo momento difficile. Ma non esagererei eccessivamente: il valore delle persone è indipendente dal genere. Semmai l'associazione può rappresentare un utile e proficuo luogo di confronto per risolvere problematiche: se ciascuno resta chiuso nel proprio ufficio diventa impossibile lo scambio di idee, e da quest'ultimo possono emergere soluzioni".

GESTISCE OLTRE 30 MILIONI DI CHILOMETRI DI TRASPORTO PUBBLICO

Entro il 2014 saranno acquistate 50 nuove unità

PIACENZA - SETA gestisce 31,9 milioni di chilometri di Tpl, ha un organico di 1.134 dipendenti e 892 mezzi marcianti dall'età media di 14 anni, per un valore della produzione superiore agli 87 milioni di euro.

Dalla fusione con ATCM e TEMPI non scaturiranno esuberanti di personale, come concordato in un protocollo d'intesa per lo sviluppo delle relazioni sindacali siglato con le segreterie regionali di cate-

goria. Il Piano degli investimenti prevede l'acquisto entro il 2014 di 18 nuovi mezzi per Piacenza, 8 per Reggio Emilia e 24 per Modena; dovendo fare i conti con un'assenza ormai certa di contributi pubblici in conto capitale, l'acquisto avverrà interamente mediante autofinanziamento.

Previsti investimenti anche sui sistemi informativi e sulle tecnologie di bordo per 3,4 milioni di euro, di cui 2,3 milioni garantiti da contributo regionale.

STP

Roberta Santoro da quattro anni Responsabile tecnico del gestore pugliese

LA MANUTENZIONE? COSA DA DONNE

INGEGNERE CIVILE, A TRENT'ANNI ERA SUI CANTIERI EDILI. OGGI SI INTERFACCIA CON MECCANICI, AUTISTI, DIRIGENTI DELLE AZIENDE DI FORNITURA E SOVRINTENDE ALLA MESSA IN LINEA DEI NUOVI MEZZI.

BRINDISI - Nel deposito-officina è lei che coordina i servizi tecnici, lei che sovrintende alla messa in linea dei nuovi mezzi e alla manutenzione del parco, lei che si occupa della gestione del carburante così come della manutenzione degli impianti fissi dell'azienda e della redazione dei capitolati tecnici. Quello di Roberta Santoro, Responsabile Tecnico Amministrativo della STP di Brindisi, pare proprio avere tutte le caratteristiche di un incarico manageriale, come dire, "molto maschile". O siamo noi a nutrire qualche pregiudizio vecchio stampo? "Forse - ci ha risposto Santoro, brillante e giovane ingegnere che con entusiasmo ha aderito all'associazione - un tempo era maschile, ma negli anni le donne hanno conquistato spazio. Certo, quando sono arrivata quattro anni fa per molti è stata una sorpresa: era la prima volta che una donna assumeva quest'incarico. Ma io ci ero abituata". Roberta Santoro proveniva da dieci anni di esperienza da ingegnere civile: era lei che, a trent'anni, si recava sui cantieri, un mondo anche quello, e forse più di quello dei trasporti, decisamente maschile. "All'inizio - ha proseguito l'ingegnere brindisina - non è facile per un mecca-

nico o un capo cantiere interfacciarsi con una donna, ma molto dipende anche da come vengono gestiti i rapporti. Nel mio caso ho fatto leva sulla competenza, oggi corroborata dall'esperienza. Le iniziali diffidenze, che a mio avviso sono naturali, dopo un po' spariscono, gli interlocutori uomini ci fanno l'abitudine. Del resto, in azienda la differenza non la fa il genere, se si è maschi o femmina: a contare è il ruolo. Ricordo il giorno in cui ripresi un autista intento a usare l'acqua esterna per pulire il suo veicolo personale: mi si rivolse quasi a chiedermi 'ma tu chi sei? Che vuoi da me?' Quando il capo officina mi presentò esclamò: 'Da quando esistono ingegneri donna?'. I pregiudizi resistono, nelle officine la mentalità è tuttora maschilista. Poi c'è il rovescio della medaglia: gli uomini si sentono cavalieri, difficile che instauri un alterco con una donna, più facile che affrontino la questione con delicatezza. Una volta in un cantiere gli operai mi fecero un regalo: le scarpe antinfortunistica. Lo apprezzai moltissimo".

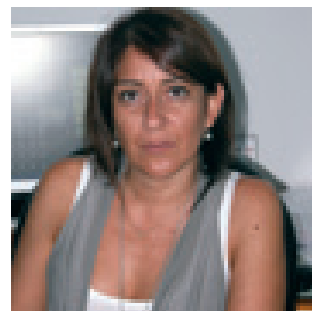
Per Roberta Santoro ogni giorno è diverso dagli altri. E tra capitolati e forniture si interfaccia quotidianamente con un

mondo ancora molto maschile. Quale può essere il "quid" in più che le donne possono apportare a un settore in crisi quale quello del trasporto pubblico? "Le donne - ci ha risposto il manager STP - hanno una sensibilità differente. Io però non cadrei nel versante opposto: così come ci sono uomini e uomini, ci sono donne e donne. Il genere femminile non è elemento di garanzia assoluta sulla capacità professionale di una persona. Credo invece molto nel confronto, l'associazione in questo senso rappresenta una possibilità di contatto col mondo esterno. È positivo che nasca. Vedremo se il fatto che vi siano al suo interno solo donne può costituire o meno una

marcia in più. Il problema è di natura culturale: in che modo uomini e donne si interfacciano e comunicano tra loro. In questo senso il mondo della politica nazionale e spesso dei vertici delle più importanti aziende presentano esempi che sono l'esatto contrario di un dialogo proficuo tra uomo e donna: gli atteggiamenti maschilisti prevalgono. E non portano a nulla di buono, né per le donne né per la società".

Torniamo al trasporto pubblico. Come vanno le cose in Italia? "Male. Scontato dirlo, ma male. Per il rinnovo del parco - ha proseguito l'ingegner Santoro - siamo legati ai finanziamenti pubblici, che continuano a essere tagliati di anno in anno. Il risul-

tato è una flotta dall'età media sempre più alta, che vuol dire problemi di manutenzione, alti costi di gestione e carenza d'immagine. I passeggeri di oggi si aspettano da un bus che esso rappresenti il meglio, quando viaggiano su un urbano vorrebbero sentirsi a bordo di un turistico, con tanto di aria condizionata, sedili comodi e ampie vetrate. Ma come fai a far evolvere le macchine se non vengono stanziati fondi adeguati? Per quanto ci riguarda il problema è serio: siamo tenuti a garantire il servizio pubblico, ma affrontiamo costi di manutenzione in crescita. Ci mancava pure la crisi, che ha ormai bloccato le assunzioni e laddove avremmo biso-



Roberta Santoro, Responsabile Tecnico Amministrativo della STP

gno di personale non si provvede a inserimenti, anzi: chi va in pensione non viene sostituito".

Quale può essere la via d'uscita? C'è chi pensa a gruppi stranieri in grado di acquisire quote delle nostre aziende di Tpl. "Straniero o italiano che sia - è il commento di Roberta Santoro - un privato entra se c'è un utile. Ma quasi tutte le aziende di Tpl sono in deficit. Difficile chiudere in attivo quando il costo del gasolio aumenta di pari passo a quello per la manutenzione: non basta ridurre il personale e diminuire le tratte. Non c'è altra strada che quella di stanziare risorse, anzi: di questo passo, tra riduzioni di personale e di tratte, non si offre un servizio appetibile, efficiente e quindi competitivo con il trasporto privato. Il Tpl per sua natura deve coprire il territorio il più possibile, per venire incontro alle esigenze del pendolarismo. Privilegiare tratte più utilizzate è un vantaggio per l'azienda, per tentare di chiudere con il pareggio di bilancio. Ma la filosofia di un Tpl basato sull'interesse della collettività è un'altra cosa. Ed è su questo che bisognerebbe puntare: dare vita a un servizio che incoraggi a lasciare l'auto per recarsi al lavoro o a fare la spesa o in vacanza".

SERVIZI URBANI A BRINDISI, OSTUNI E FRANCAVILLA FONTANA

Quasi cinque milioni di passeggeri l'anno

BRINDISI - Con sede legale a Brindisi, STP nel 2003 ha aderito al COTRAP (Consorzio trasporti aziende pugliesi) di Bari, che si è aggiudicato le gare svolte da Regione Puglia, Provincia di Brindisi, Comune di Brindisi e Comuni di Ostuni e Francavilla Fontana per l'affidamento dei servizi di Tpl, il cui esercizio è affidato dal COTRAP alla STP: a Brindisi per il trasporto pubblico urbano integrato con il servizio di trasporto via mare nelle acque portuali interne e con il servizio trasporto alunni dalle zone rurali brindisine; a Ostuni e Francavilla per il trasporto pubblico urbano; a Lecce, Taranto e Brindisi per i servizi di Tpl interprovinciali (esercizio diretto).

STP gestisce inoltre il servizio di trasporto pubblico urbano a Mesagne, San Vito dei Normanni e Ceglie Messapica, garantisce servizi speciali per diversamente abili e autolinee occasionali per esigenze di pubblico interesse. 310 le unità di personale dipendente: due dirigenti; 31 amministrativi; 254 autisti; 23 tecnici manutenzione; 14 ausiliari della mobilità impiegati sul servizio scuolabus.

Il parco autobus è composto da 80 urbani (più due storici), 119 extraurbani, 14 scuolabus, due motobarche. La percorrenza d'esercizio ammonta a oltre 2.167.000 km l'anno, circa 4,5 milioni i passeggeri trasportati ogni anno.

IRIZAR ITALIA / I turistici del marchio spagnolo sempre più apprezzati dagli operatori del settore

Alla conquista dell'Italia

FRIULBUS DI SPILIMBERGO, IN PROVINCIA DI PORDENONE, MAGGIALETTI DI RUVO DI PUGLIA (BA), AUTOLINEE VENTRE DI MARSICO NUOVO (Pz) E ANDIRIVIENI TRAVEL DI ROSSANO CALABRO (Cs): QUESTE LE ULTIME QUATTRO AZIENDE, IN ORDINE DI TEMPO, AD AVER SCELTO MODELLI I6 E PB PER LA LORO FLOTTA DI AUTOBUS TURISTICI.

Guido Prina

RIMINI - Prosegue l'offensiva di Irizar sul mercato italiano. Gli autobus del marchio spagnolo sono sempre più apprezzati dagli operatori del settore turistico. Lo dimostrano le consegne effettuate da Irizar Italia di alcuni esemplari di i6 e PB a quattro aziende del Nord e Sud Italia: Friulbus di Spilimbergo, in provincia di Pordenone, Maggioletti di Ruvo di Puglia (Ba), Autolinee Ventre di Marsico Nuovo (Pz) e Andirivieni Travel di Rossano Calabro (Cs).

Alla Friulbus è stato consegnato un nuovo PB 12.37. Autobus di lusso sempre a suo agio nelle lunghe tratte, PB si distingue nel panorama degli autobus della sua categoria per un design accattivante in cui le for-

me compatte si armonizzano in un insieme stilistico che denota sicurezza e carattere. Su strada PB dimostra di essere all'altezza delle missioni più impegnative, garantendo comfort, manovrabilità, robustezza e sicurezza in ogni condizione di viaggio. La Friulbus è stata fondata da Alfio Zammataro e opera in Friuli Venezia Giulia. È specializzata non solo nel Gran Turismo ma anche nei servizi scolastici di diversi comuni della Regione.

La collaborazione con Irizar è iniziata nel 2000 quando la Friulbus ha acquistato un Century 12.37 ed è quindi proseguita nel 2003 con la consegna del primo PB 12.37: modello che ha riscosso ampi consensi da parte della clientela e che ha indirizzato l'azienda sulla scelta



da operare in seguito.

Alla pugliese Maggioletti è stato invece consegnato un i6 14.37 nuovo fiammante. Tour operator, agenzia viaggi e bus operator, il Gruppo Maggioletti viaggia si rivolge a tutti gli appassionati di turismo alla ricerca di tour, vacanze, crociere in

Italia, Europa e in altre parti del mondo. Naturalmente, Maggioletti è partner ideale per tutti gli operatori turistici che organizzano viaggi di gruppo e tour guidati nel territorio pugliese.

Un i6 12.37 arricchisce la flotta della calabrese Andirivieni Travel. Un veicolo ideale per

il turismo Vip, settore in cui la ditta di Rossano Calabro, che ha già in dotazione un Irizar Century 12 m, è specializzata. E' invece destinato al servizio di linea internazionale di collegamento tra la Basilicata e la

hanno messo nei piccoli e grandi dettagli dell'autobus e naturalmente il comfort garantito a tutti i passeggeri che vi salgono a bordo. L'i6 è anche un autobus sicuro, affidabile e ad alto rendimento che soddisfa anche le aspettative in termini di guidabilità degli autisti, che usufruiscono di un posto guida ampio ed ergonomico.

La ditta Ventre, operante dal 1973, possiede una flotta di una ventina di mezzi, di cui due di marca Irizar. L'azienda potentina nasce come ditta individuale per iniziativa di Michele Ventre che, in seguito al rilascio dell'autorizzazione da parte del Comune di Marsico Nuovo, intraprende l'attività di trasporto persone (studenti e non) mediante autoservizi pubblici di linea. Nel 1978 la ditta individuale si trasforma in Snc. Da una fase iniziale in cui l'azienda si occupa di servizi di trasporto pubblico a livello territoriale si passa nel tempo all'inaugurazione di diversi collegamenti con altre regioni italiane e la Svizzera. Andirivieni Travel, costituita nel 1998, è un'agenzia di viaggi e turismo che nel 2005 è diventata partner Welcome Travel, network del Gruppo Alpitour World. Ennesimo traguardo quello raggiunto nell'aprile 2006: l'accordo commerciale con Maggiore Rent Spa: Andirivieni Travel diviene concessionaria di Maggiore Rent per Rossano Calabro.

Svizzera l'i6 14.37 che Irizar Italia ha consegnato all'azienda lucana Autolinee Ventre, anch'essa con un Century 12 m già in dotazione. L'i6, ammiraglia Irizar, risalta per le sue prestazioni, il design moderno e dal forte appeal, l'aerodinamica, la cura che i tecnici spagnoli

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 CO₂, 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

