



Ford Transit Connect eletto Van of the Year

Ford continua a raccogliere prestigiosi premi internazionali. Al centro di questa offensiva di riconoscimenti c'è il Transit. Ora il nuovo Transit Connect è stato eletto "International Van of the Year 2014".

Lanza a pagina 39



Voith con Man protagonista della mobilità

L'evento organizzato da Voith Turbo a Reggio Emilia ha offerto a Man Truck & Bus Italia l'opportunità di presentare il Man Lion's City CNG Euro 6 equipaggiato con il cambio Voith Diwa.5.

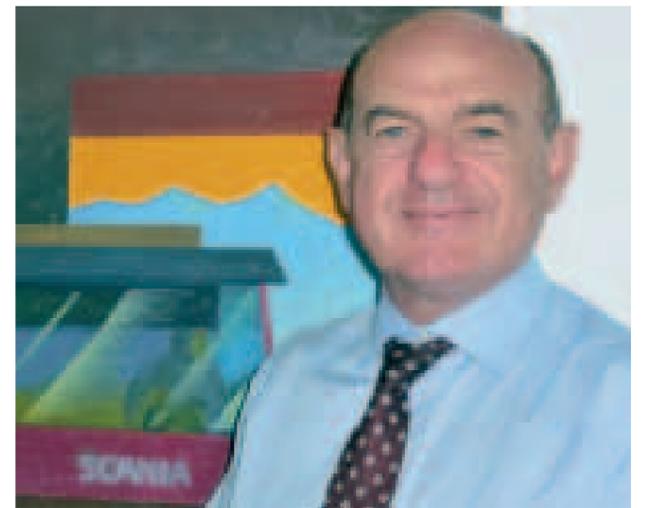
Servizio a pagina 43

Poco più di un anno fa Franco Fenoglio assumeva la guida di Italscania

Il forte spirito che distingue Scania per tenere a bada la crisi

NELLA ESCLUSIVA INTERVISTA RILASCIATA A IL MONDO DEI TRASPORTI, IL MANAGER PIEMONTESE TRACCIA UN BILANCIO DELLA SUA GESTIONE DELL'AZIENDA TRENTINA DOPO IL RIENTRO NEL MONDO DEI CAMION NEL GIUGNO DEL 2012. LA SUA PROVERBIALE PASSIONE UNITA ALLA FEROCIA DETERMINAZIONE E ALLA LUNGA ESPERIENZA NEL SETTORE GLI HANNO CONSENTITO DI AFFRONTARE LA NUOVA SFIDA PROFESSIONALE CON DEI RISULTATI ABBASTANZA SODDISFACENTI NONOSTANTE IL PERDURARE DI UNA CRISI ANCORA PESANTE.

Altieri a pagina 4



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



La nuova gamma T di Renault Trucks all'esame della strada

Presenza diretta con tutti i segreti alla base della rivoluzione "francese"

Tutto è nuovo sulla più recente gamma dei pesanti di linea Renault Trucks, quelli della serie T, che di fatto ha unificato i precedenti modelli Magnum e Premium Strada. Ma tutto ha anche un piacevole sentore di già visto perché, se tutto è stato riprogettato, le cose buone del

passato sono state mantenute, con l'aggiunta poi del tocco inconfondibile del centro design di Lione che si vede chiaramente in mille piccoli particolari. Sulle strade della Normandia abbiamo avuto occasione di provare i nuovi camion equipaggiati con le due cabine prin-

cipali per il trasporto di linea, quella "normale" denominata semplicemente Sleeper e quella High Sleeper: condividono la stessa filosofia costruttiva che mette al centro di tutto il risparmio di carburante.

Zola a pagina 8



Volvo Trucks conquista il sesto sigillo FH ANCORA TRUCK OF THE YEAR

Anche la nuova edizione dell'ammiraglia di Göteborg si fregia del massimo alloro così come le prime due precedenti generazioni. Il successo dell'FH motivato dalla sua tecnologia d'avanguardia nonché dalle profonde innovazioni della sua cabina.

Basilico a pagina 6

AmicoBlu operazione vincente del Gruppo Maggiore

Un furgone per lavorare? Eccolo

Luca Maggiore, Direttore della Business Unit preposta al noleggio dei veicoli commerciali, spiega i motivi che l'hanno fatto diventare un'attività assolutamente vincente con la quale Maggiore ha conquistato la leadership del mercato.

Servizio a pagina 34

Aziende di trasporto

Pasquale Cascione ambasciatore Voith

L'imprenditore lucano tra i primi a dotare la sua flotta con il Volvo FH Euro 6.

Servizio a pagina 26

Dealer

Eurodiesel punta avanzata di Man

Autotrasporti Fratelli Rossi e l'azienda Tre A Trasporti nuovi clienti per TGM e TGL.

Servizio a pagina 27

Mercedes-Benz presenta a Firenze la nuova gamma

Porte aperte al nuovo Sprinter

Ordinabile dallo scorso luglio, il nuovo Mercedes-Benz Sprinter ha iniziato a essere consegnato ai clienti italiani a fine settembre mentre il 10 ottobre, a Firenze, Mercedes-Benz ha organizzato la sua presentazione ufficiale alla stampa.

Servizio a pagina 42

VEICOLI COMMERCIALI RENAULT. TRE MODELLI, CENTINAIA DI VERSIONI.



MASTER A 199 €/MESE
8 M³ T28 2.3 dCi 100CV EURO5

TRAFIC A 179 €/MESE
5 M³ T27 2.0 dCi 90CV EURO5

NUOVO KANGOO EXPRESS A 139 €/MESE*
3 M³ 1.5 dCi 75CV EURO5

**LEASING TAN 1,99% CON 5 ANNI
DI ASSICURAZIONE FURTO E INCENDIO.**

**CON CLIMA, RADIO CD MP3,
USB, BLUETOOTH®.**



RENAULT PRO+

DRIVE THE CHANGE



Veicoli commerciali Renault. N. 1 in Europa dal 1998.

*Esempio leasing su Nuovo Renault Kangoo Express L1 1.5 dCi 75CV E5 con Pack ICE a fronte del ritiro di un veicolo commerciale usato, anche da rottamare, di marca Renault, Fiat, Peugeot, Citroën, e di proprietà da almeno 6 mesi: totale imponibile vettura € 11.242,54; macrocanone € 3.157,24 (comprese spese gestione pratica € 300 e imposta di bollo in misura di legge); n. 59 canoni da € 139,32, comprensive di pack service 5 anni di assicurazione Furto e incendio a € 1.599,00 (in caso di adesione); riscatto € 2.417,15; TAN 1,99%; IPT (calcolata su Provincia di Roma) e messa su strada incluse, IVA esclusa. Salvo approvazione FINRENAULT. Offerta della Rete Renault che aderisce all'iniziativa valida fino al 31/10/2013. Fogli informativi presso i punti vendita della Rete Renault e sul sito www.finren.it; messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Foto non rappresentativa del prodotto.

Emissioni CO₂: da 112 a 248 g/km. Consumi (ciclo misto): da 4,3 a 9,5 l/100 km. Consumi ed emissioni omologati.

Renault sceglie elf

DAF TRUCKS

Gioco da duri

FABIO BASILICO
EINDHOVEN

Quando il gioco si fa duro, i duri iniziano a giocare. Un motto che ben si adatta alle nuove proposte per il settore Construction firmate Daf Trucks. Si tratta dei modelli LF e CF Euro 6 per l'edilizia e la cantieristica che si presentano sul mercato come robusti, potenti, efficienti e sviluppati per garantire la massima durata. Il nuovo CF Euro 6 Construction è stato sviluppato appositamente per le

spicca per il design caratteristico. I modelli sono dotati di un forte impatto visivo grazie alla calandra nera distintiva con grandi feritoie e al nuovo design del paraurti, realizzato in acciaio galvanizzato per garantire la massima robustezza. Per lo stesso motivo, gli accattivanti coprifari sono realizzati in Lexan infrangibile e sotto il paraurti è montata una piastra in acciaio spessa 3 mm per proteggere il radiatore. La stessa piastra di protezione è in grado di sopportare carichi fino a 4 ton-

IL COSTRUTTORE OLANDESE PRESENTA LE NUOVE GAMME LF E CF EURO 6 CONSTRUCTION, MIGLIORATE E AGGIORNATE PER RISPONDERE CON LA MASSIMA EFFICIENZA ALLE MISSION NEL SETTORE DELL'EDILIZIA E DELLA CANTIERISTICA.

applicazioni del settore edilizio per le quali è necessaria, di norma, la guida fuoristrada.

Il CF Construction è caratterizzato da un angolo di attacco migliorato e un'elevata distanza da terra, per capacità off road ottimali, nonché da numerosi dettagli intelligenti per garantire massima affidabilità, costi d'esercizio ridotti e facilità d'uso. I robusti elementi stilistici del modello conferiscono un aspetto distintivo anche al nuovo LF Construction, l'altro alfiere Daf per gli impieghi più gravosi.

La gamma CF Construction

nellate, mentre la sezione inferiore si estrae rendendo disponibile un gradino pratico e ampio.

Il paraurti è disponibile con luci di svolta e fanali antinebbia integrati ed è composto da tre parti separate sostituibili individualmente per minimizzare i costi d'esercizio. Il robusto componente è montato in posizione elevata per creare un ampio angolo di attacco di 25°. Insieme a una distanza da terra di 40 cm (in parte grazie all'utilizzo di assali anteriori diritti) il paraurti fornisce caratteristiche di guida ottimali su strade non



asfaltate. Ovviamente anche il comfort in cabina è uno degli elementi essenziali che qualificano un buon veicolo per l'edilizia.

Da questo punto di vista Daf Truck ha lavorato molto: garantire un livello elevato di comfort per il conducente e la massima facilità d'uso sono stati importanti requisiti imposti dal costruttore durante lo sviluppo del nuovo CF Construction. Su

richiesta, è disponibile un pratico gradino sul lato della cabina per agevolare l'ispezione del carico da parte del conducente, con una pratica staffa sul tetto per fornire un'ulteriore presa. Gli ampi gradini forniscono un accesso agevole e sicuro alla cabina. I modelli con motore Paccar MX-13 da 12,9 litri sono dotati di tre gradini, mentre quelli con motore Paccar MX-11 da 10,8 litri di serie ne hanno due. Su questi modelli è disponibile, in optional, un gradino inferiore aggiuntivo montato in modo flessibile per ridurre al minimo la vulnerabilità.

CF Construction è dotato degli stessi comodi sedili degli altri modelli della versatile gamma CF, nonché dello stesso cruscotto elegante con Driver Performance Assistant integrato e i

nuovi interruttori posizionati in modo ergonomico. Anche il volante con comandi integrati, progettato con cura, è di serie sui veicoli per il settore edilizio.

Inoltre, il nuovo CF Construction è disponibile come cabinato a tre assali 6x4 con assale anteriore da 8 o 9 tonnellate e assale tandem da 19, 21 o 26 tonnellate, che lo rende ideale per il settore edile e per l'industria del legname. Come trattore 6x4, il CF Construction è adatto a soddisfare le esigenze relative alle applicazioni di trasporto speciale e per trasportare alberi o pilastri.

Il cabinato 8x4 è invece la base giusta per un cassone ribaltabile o una betoniera. Con assali anteriori sterzanti doppi da 7,5, 8 o 9 tonnellate, in combinazione con un assale tandem

assicurata dall'MX-11 da 10,8 litri è compresa tra 210 kW/290 cv e 320 kW/440 cv. Il consumo medio di carburante del motore Paccar MX-11 è fino al 3 per cento inferiore rispetto al già efficiente MX-13 da 12,9 litri, mentre la riduzione di peso di oltre 180 kg consente un carico utile ancora maggiore. Su richiesta, è disponibile il cambio automatizzato AS Tronic con un'impostazione specifica per l'utilizzo fuoristrada, con strategie di cambio marcia sviluppate appositamente. Questo garantisce cambi più veloci con un funzionamento più rapido della frizione. Ovviamente, per il CF Construction è disponibile anche una gamma di PTO. Sulle versioni con motore Paccar MX-11 è disponibile anche una versione leggera "a ore 11" con una coppia massima trasmessa di 250 Nm.

La versione Construction dell'LF è un veicolo per l'edilizia da 18 tonnellate, con un aspetto simile a quello del più grande CF Construction, grazie alla calandra nera con feritoie grandi, al caratteristico paraurti in posizione elevata che fornisce un angolo di attacco superiore a 25° e all'elevata distanza da terra (32 cm). Così come il CF Construction, l'LF Construction presenta i caratteristici gradini e una piastra spessa 3 mm sotto il paraurti per proteggere il radiatore. LF è equipaggiato con motore Paccar PX-7 da 6,7 litri, con potenze comprese tra 164 kW/220 cv e 231 kW/310 cv. Il modello presenta il raggio di sterzata più contenuto della categoria per una manovrabilità ottimale e un peso ridotto in ordine di marcia per garantire il massimo carico utile.

Daf inizierà a consegnare i nuovi LF Construction e CF Construction a partire dall'inizio del prossimo anno. Per le applicazioni in cui un angolo di attacco più grande e una maggiore distanza da terra sono meno importanti, la Casa di Eindhoven offre anche i modelli CF 6x4 e 8x4 in una versione con l'accattivante design degli esterni dei modelli CF standard.



In alto il nuovo Daf CF Construction con il suo design caratteristico. Sopra, l'LF Construction, veicolo da 18 t con un aspetto simile a quello del più grande CF. A destra panoramica della plancia dell'LF.



TELAIO ADATTO ALLE SOVRASTRUTTURE PROGETTATO PER FACILITARE IL LAVORO DEGLI ALLESTITORI

Leggero, robusto e adatto al collegamento di sovrastrutture. Così si presenta il nuovo telaio dei modelli CF Construction, sviluppato per garantire massima resistenza, caratteristiche di guida di livello superiore e ampio spazio per il posizionamento dei componenti, come supporti per gru di carico. Il telaio presenta una struttura a Y nella parte anteriore, in modo da creare lo spazio necessario per i nuovi motori Euro 6 e il grande impianto di raffreddamen-

to, per garantire un consumo ridotto di carburante. Un'altra nuova caratteristica è la predisposizione per il montaggio di una piastra DIN, che può essere utilizzata, ad esempio, per l'attacco di uno spazzaneve.

Tutti i modelli sono disponibili con tubo di scarico verticale che, sul telaio cabinato 8x4, è dotato perfino di un'unità SCR integrata. È stata prestata anche una particolare attenzione al lavoro dell'allestitore. Un buon esempio è rappresentato dal metodo di collegamento della carrozzeria (BAM), che può essere ordinato sul telaio FAD 8x4, che fornisce una predisposizione completa per il montaggio dei cassoni ribaltabili più comuni. Ciò comporta la presenza di fabbrica di numerose staffe sul telaio e di uno schema dei fori specifico. Il CF Construction è anche dotato di serie di un ingresso dell'aria montato sul tetto; e su richiesta è disponibile un filtro dell'aria a ciclone per ambienti polverosi.

da 19, 21 o 26 tonnellate, questo cabinato fornisce un'elevata Ptt da 32 a 56 tonnellate. Tutti i modelli della gamma sono dotati del noto assale tandem Daf, caratterizzato dall'elevata stabilità di rotolamento e dall'ampia articolazione (270 mm) per una mobilità fuoristrada superiore.

Per quanto riguarda le motorizzazioni, le unità Paccar assicurano prestazioni ed efficienza. La potenza fornita dal propulsore MX-13 da 12,9 litri è compresa tra 303 kW/410 cv e 375 kW/510 cv mentre quella

Intervista

Franco Fenoglio, Amministratore delegato Italscania

Risultati positivi dopo un anno di gestione

PAOLO ALTIERI
TRENTO

Al giro di boa del primo anno in qualità di Amministratore delegato di Italscania, Franco Fenoglio guarda con soddisfazione ai risultati ottenuti e punta deciso verso il futuro. In perfetto spirito Scania, tutto il team della filiale italiana del costruttore svedese è concentrato nel proseguire sulla strada del costante miglioramento dell'offerta di soluzioni di mobilità che soddisfino sempre più e meglio il cliente finale. In questa intervista il numero uno di Italscania traccia un bilancio dei primi dodici mesi trascorsi ai piani alti della sede di Trento e illustra a 360 gradi le strategie che Scania ha messo a punto per il mercato italiano.

Dopo un anno che lei è Ad di Italscania è stato fatto già un buon lavoro?

“In verità io non sono mai contento di quello che faccio e continuo ad andare avanti. Non ho fatto neanche il 25 per cento dell'opera. Di certo, ho trovato in Italscania un gruppo di persone di altissimo livello, professionisti veri, e di questo sono molto soddisfatto. Di camion se ne intendono e hanno grande cura del cliente. Quando sono

arrivato mi sono accorto che i miei collaboratori andavano solo incoraggiati ad andare avanti a fare il loro ottimo lavoro”.

Qual è attualmente lo stato della Rete di vendita e assistenza?

“Siamo stati tra i pochi che non hanno avuto fallimenti, chiusure o concessionari che sono andati in crisi finanziaria. Siamo stati vicini alla rete e abbiamo fatto capire ai dealer che Scania era loro vicina. Noi non praticiamo politiche di sell-in, non stocchiamo la rete ma la aiutiamo a vendere al cliente finale (sell-out). Abbiamo quindi trovato una rete piena di veicoli quando c'è stata la crisi ma abbiamo lavorato bene insieme nell'ottica del cliente finale. Nei prossimi mesi inaugureremo nuove realtà, cosa rara di questi tempi. Il concessionario toscano Toscandia ha deciso di investire sull'area di Perugia dove eravamo scoperti non come vendita ma come presenza fisica attraverso una nostra struttura. Toscandia è di altissimo livello e copre già molte aree con nostra grande soddisfazione. Scania vuole essere sempre più vicina al cliente sul suo territorio nell'ottica di capire bene le esigenze di prodotto e di cliente. Inoltre, inaugureremo

in novembre una concessionaria in Calabria dove prima eravamo scoperti. Altre due/tre realtà arriveranno nel nuovo anno. La rete è molto importante e

”

RISPETTO AL 2012 REGISTRIAMO DEI PIÙ SU VENDITE E QUOTE DI MERCATO. SONO MOLTO CONTENTO ED È UNA BELLISSIMA COSA ANCHE PER IL TEAM CHE SI È SACRIFICATO MOLTO E HA LAVORATO TANTISSIMO, NON TENENDO CONTO DI ORARI E GIORNATE.

attualmente stiamo vivendo un periodo positivo fatto di buone relazioni, crescita e costante evoluzione. Complessivamente conteremo 22 concessionari entro fine anno”.

In questi cinque anni di crisi come siete stati vicini al concessionario?

“La nostra vicinanza non va intesa come assistenzialismo; non chiediamo particolari contributi, piuttosto cerchiamo di seguire giorno dopo giorno l'evoluzione del mercato. Diamo supporto al dealer per lavorare al meglio sul contatto con i clienti, sul servizio, e i nostri concessionari sono ben orientati in questo. Il servizio è infatti un fattore di fondamentale importanza”.

Nei primi tre trimestri 2013 questo lavoro che risultati ha portato?

“Risultati molto positivi. Rispetto al 2012 registriamo dei più su vendite e quote di mercato. Sono molto contento ed è una bellissima cosa anche per il team che si è sacrificato molto e ha lavorato tantissimo, non tenendo conto di orari e giornate, nello stile di Scania. In Italscania c'è spirito trentino, rispetto al quale sono in sintonia essendo torinese e quindi montanaro anch'io: molta sostanza e poca forma. Ne viene fuori un lavoro continuo e costante sul cliente e sulla rete, con pragmatismo e senza fronzoli. A volte non si comunicava troppo all'esterno quanto si faceva: una sobrietà



Franco Fenoglio, Amministratore delegato Italscania.

che del resto trovo molto giusta. Adesso invece stiamo cercando di comunicare di più ma senza abbandonare il nostro stile vincente. Vogliamo mettere in evidenza la rete, il prodotto, la squadra intera per far sapere ai clienti che ci sono interlocutori ben precisi a cui rivolgersi e che stanno ad ascoltarli. Ho sempre cercato il lavoro di squadra e qui l'ambiente è molto favorevole in questo senso”.

A livello europeo l'Euro 6 Scania sta dando buoni risultati. E in Italia?

“La situazione è positiva anche in Italia in quanto la domanda non è ancora così spinta, anche se c'è l'incentivo. La cosa bella è che Scania è stata tra i primi ad avere l'Euro 6 sul campo - 2mila veicoli che girano per l'Europa - e siamo già

alla seconda generazione. Chi compra un nostro Euro 6 oggi, dal punto di vista delle prestazioni, dei consumi e dell'affidabilità ha la garanzia di possedere un mezzo evoluto. Forniamo al mercato una gamma intera evoluta”.

La linea Streamline come è stata accolta?

“È stata accolta molto bene dal mercato e stiamo registrando vendite. Bene per tante ragioni. Qualcuno dice che non c'è stata una grandissima evoluzione visiva all'esterno e questo non è vero perché delle novità importanti ci sono. Per noi è fondamentale continuare in maniera pragmatica, quasi ossessiva, a dare miglioramenti di prestazioni ai nostri clienti. Su questo veicolo c'è un miglioramento dei consumi del 5-8 per

MANCANZA DI INTERVENTI STRUTTURALI

“OCCORRE FERMARE L'ESODO DELLE AZIENDE”

Trascorsi i primi nove mesi del 2013, si avvicina la conclusione dell'anno ed è tempo di bilanci per il settore dei trasporti. Franco Fenoglio non si sottrae al compito, senza risparmiare le critiche. “Capire cosa succede in Italia è sempre più complicato - dice il numero uno di Italscania - Qui da noi non si riesce a programmare niente, soprattutto nel mondo del trasporto dove si continua a non prendere atto dei veri problemi di questo settore. È anni che parliamo di questi temi e non siamo mai riusciti a fare niente. Vedo aziende che vanno all'estero per sopravvivere, un esodo che continua. Perché non si prende atto di questo fenomeno affinché si possa invertire la rotta e fare in modo che le attività aziendali restino in Italia?”.

“È una situazione assurda - continua Fenoglio - L'Italia è un paese che è sempre stato importante nel trasporto. Credo che occorra fare di questo settore un valore strategico per il semplice fatto che i nostri operatori non hanno nulla da invidiare agli stranieri”. Anche sull'andamento del mercato Franco Fenoglio ragiona realisticamente: “Se nel 2008 si viaggiava intorno ai 27/30mila pezzi, oggi arriviamo con difficoltà a 10mila. Credo che negli ultimi mesi dell'anno si possa muovere qualcosa, anche se meno di quanto pensavamo perché la gente è disillusa e non solo pensa di non comprare camion ma anche di chiudere l'attività. La crisi c'è ancora ed è evidente e non credo che nel breve la situazione cambierà. Ciò nonostante vedo un po' di effervescenza e spero non sia momentanea. Se vedessimo una crescita strutturale ci crederemmo ma la mia paura è che possa essere un fuoco di fiamma di fine anno, grazie agli incentivi all'acquisto dell'Euro 6 e la fine dell'Euro 5, a scapito di un primo o secondo trimestre 2014 di segno negativo. Non ho mai sperato in mercati drogati o in strumenti come gli incentivi, molto meglio fare affidamento a mercati costanti. Ripeto: la mia paura è che le vendite di fine 2013 siano un anticipo di quelle che avremmo dovuto fare il prossimo anno”.



Il settore della raccolta rifiuti è al centro delle strategie di Italscania. Qui vediamo un camion della Serie P alimentato a gas naturale.

Famiglia Streamline

Il lungo raggio del risparmio

Streamline è il nome dato ai veicoli delle serie G e R di Scania per il lungo raggio, ottimizzati per bassi consumi di carburante grazie a nuovi accorgimenti aerodinamici e ulteriori sviluppi tecnici. I motori Euro 6 da 13 litri di seconda generazione sono dal due al tre per cento più economici dei primi. Scania Opticruise e lo Scania Active Prediction contribuiscono ciascuno per il 2-3 per cento. La nuova versione dell'Opticruise offre la scelta di varie modalità di performance. Per ottenere il massimo risparmio di carburante, la nuova modalità Economy è completamente integrata nello Scania Active Prediction, che altro non è che un sistema avanzato di cruise control che, utilizzando i dati del GPS per leggere la posizione del veicolo e prevedere la topografia della strada da percorrere, consente di risparmiare fino al 3 per cento di carburante. La velocità di crociera viene regolata prima di iniziare una salita o una discesa e aiuta il conducente a trarre il massimo da ogni goccia di carburante. Inoltre, Scania ha migliorato l'aerodinamicità e ridotto l'attrito nei cambi. Nel lungo raggio il potenziale risparmio di carburante raggiunge l'8 per cento. E per aiutare conducente e operatore nel loro lavoro quotidiano e nell'interazione con l'officina, sono stati progettati nuovi servizi. Per incrementare la produttività e ridurre i tempi di sosta, le officine Scania ora hanno accesso al download remoto dei dati diagnostici.

cento e questo ci è stato confermato dai clienti stessi. Streamline è un salto evolutivo anche dal punto di vista della cabina, che del resto era già molto moderna prima. I clienti ci dicono che siamo sulla buona strada e vogliamo continuare così. Non abbassiamo mai la guardia nel continuo miglioramento".

La clientela apprezza questa evoluzione costante?

"Sì, lo abbiamo constatato. Noi facciamo provare i veicoli e chi effettua le prove si accorge dell'evoluzione. Propagandiamo il concetto del costo totale di possesso di un veicolo: quando la clientela tocca con mano cosa questo significhi concretamente ci dà la preferenza".

Cosa c'è in cantiere da qui ai prossimi sei mesi?

"Con lo Streamline abbiamo già messo in evidenza le nostre potenzialità. Saremo gli unici ad avere la gamma completa di motori V8 Euro 6: entro fine anno arriverà il 730 V8 Euro 6. Scania non fa mai grandi pro-



Franco Fenoglio posa davanti a un esemplare della nuova famiglia Streamline per il lungo raggio, ottimizzata per bassi consumi di carburante.

clami e vuole testare sul campo i veicoli e i motori prima di metterli in commercio. Ma attenzione: quando parliamo di evoluzione non riguarda solo rete e singolo prodotto ma anche l'intera gamma Scania, non solo quella della lunga distanza. Stiamo lavorando molto anche sui segmenti paralleli, come quello della raccolta rifiuti. Abbiamo per esempio un camion a metano molto performante. Anche nel settore della distribuzione offriamo un veicolo eccezionale e una nuova motorizzazione efficiente da 410 cv: i clienti che l'hanno provata ne sono rimasti affascinati. E poi il settore cava/cantiere che forse per Scania non è mai stato un settore clou ma che noi stiamo attentamente esaminando. Parteciperemo al Samoter 2014 mentre dal 6 al 9 novembre 2013 saremo per la prima volta a Ecomondo di Rimini, la Fiera internazionale del recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile, uno dei più importanti saloni europei. Scania, che viene da un paese evoluto come la Svezia, ha fatto dell'ecologia una bandiera e ha le armi per dimostrare al mondo che ci siamo".

Quali sono i problemi più urgenti delle aziende di trasporto?

"In Italia le aziende hanno pagato nel tempo l'essere rimaste a una gestione di livello familiare invece di strutturarsi. Però hanno sempre lavorato in un contesto molto difficile e molto complicato dove nessuno le ha aiutato sotto tutti gli aspetti, dalle piazzole di sosta che non ci sono, ai servizi e agli accessi ai finanziamenti. Un settore totalmente abbandonato. I trasportatori sono rimasti soli. Oggi la situazione non è assolutamente migliorata e quando vedo aziende che vanno all'estero, da un lato riconosco che sicuramente c'è un problema di costi effettivi e dall'altro mi ac-

corgo che c'è un problema di non competitività del nostro paese che va a quadrare con tutti gli altri problemi: la burocrazia, il costo del lavoro, le tasse, i non controlli, il costo del gasolio. Quando sento aziende disperate che vogliono andare via, per certi aspetti non vale più il concetto dell'azienda piccola che non regge la concorrenza di quella più grande. Il problema è il sistema paese: l'Italia è perdente perché nessuno sta facendo interventi strutturali importanti per fermare l'esodo all'estero di attività imprenditoriali che continua a essere molto forte".

L'usato come va?

"Nessun problema. Il nostro usato è un usato che da una prima vita ne può tranquillamente condurre un'altra. Chi conosce Scania sa che comprare un buon usato non è per niente difficile. Questo aiuta anche la rete. Un punto di forza è anche la nostra finanziaria che è fortemente competitiva grazie al fatto di avere accesso al denaro anche a livello internazionale, con tassi competitivi. Accompagnano il cliente in difficoltà anche grazie all'efficienza della nostra finanziaria".

Per il futuro vede una certa positività o no?

"Sono positivo in generale ma non posso nascondere una certa preoccupazione per un 2014 che vedo ancora difficile. Viene da dire che non potrà che esserci una crescita visto che abbiamo toccato il fondo e siamo obbligati a risalire. La solidità finanziaria del nostro paese non farà miracoli ma ci consentirà di non scendere più in basso. Forse il peggio è passato. Quello che mi preoccupa veramente non è l'aspetto finanziario ma quello strutturale. Quando cessano l'attività realtà che producevano beni e facevano trasporto di materiale, la base di partenza da cui ripartire non saranno certo 30mila veicoli pe-

santi ma 10mila. Poi, a crisi finita, torneremo a un massimo di 18mila unità perché la base economico-strutturale è stata ormai deteriorata".

La collaborazione stretta sotto un'unica bandiera tra Volkswagen, Scania e Man. Vista la necessità dei concessionari di lavorare di più, c'è l'ipotesi che dealer Man e Scania siano affiancati dal marchio Volkswagen Veicoli Commerciali?

"Dal punto di vista dei pesanti, i nostri contratti con i dealer sono in monofranchising e quindi non prevedono altri marchi, compreso Man che rimane sempre e comunque un concorrente. Ognuno fa la sua strada. Per quanto riguarda il veicolo commerciale Volkswagen abbiamo avviato una proficua collaborazione con il Gruppo Volkswagen e nel caso ci sia

la necessità per Volkswagen di coprire delle aree scoperte oppure un nostro concessionario intende dedicarsi anche ai veicoli commerciali, favoriamo senza dubbio l'affiancamento. Non ci sono azioni di forzatura ma solo eventuali opportunità da cogliere. Resta comunque il fatto che non ci sono linee guida determinate; anche Volkswagen Veicoli Commerciali fa la sua strada".

Attualmente quanti dealer Scania sono anche Volkswagen?

"Circa il 30 per cento. Scania è un marchio premium e Volkswagen è altrettanto un marchio premium. Le affinità di base non mancano".

Un piccolo flash sugli autobus...

"Settore criticissimo. Gli enti pubblici non hanno soldi e non riescono a investire. Abbiamo

pochi spiragli sul mercato italiano perché le gare sono poche e fatte in modo complicato. Scania continuerà comunque a investire e nel 2014 saremo più presenti sia come prodotti Euro 6 che come organizzazione italiana, compatibilmente con questo mercato disgraziato. Il nostro prodotto è valido e funziona bene anche la collaborazione con Irizar, specialmente in Italia. Grandi successi i nostri autobus li hanno trovati nell'Est Europa e in Asia. Vorrei fare di più sull'Italia e dare un segnale positivo".

E per quanto riguarda i motori marini e industriali?

"Come ho già detto, molte aziende stanno abbandonando l'Italia ed è preoccupante. Il paese è attorniato dai mari eppure dopo tutte le politiche restrittive che sono state attuate le barche sono scomparse e sono andate in cantieri situati in paesi vicini. Anche qui si parla di esodo massiccio. L'Italia era un paese pieno di cantieri navali: spariti quelli si spostano fondamentali assi industriali".

Come fa un manager che è appena da un anno in questa azienda a dire di aver fatto proprio lo spirito Scania?

"In tutte le aziende dove sono stato mi sono trovato a sposare subito l'azienda. Non rinnegherò mai niente del mio passato. Se sono arrivato, alla mia

”

SONO MOLTO POSITIVO IN GENERALE MA NON POSSO NASCONDERE UNA CERTA PREOCCUPAZIONE PER UN 2014 CHE VEDO ANCORA DIFFICILE. VIENE DA DIRE CHE NON POTRÀ CHE ESSERCI UNA CRESCITA VISTO CHE ABBIAMO TOCCATO IL FONDO E SIAMO OBBLIGATI A RISALIRE.



Franco Fenoglio è alla guida di Italscania da circa un anno.

età e dopo tanti anni di lavoro, a fare quello che faccio lo devo senza dubbio al mio impegno, alla volontà e alla determinazione, ma ho anche avuto da tutte le aziende un grandissimo aiuto attraverso le grandi opportunità che mi sono state offerte. Ne ho avute tante e le ho sfruttate fin che potevo. Certe aziende però hanno abbandonato quello che ritengo sia lo spirito vitale di un'organizzazione: l'uomo al centro di tutto. Si è preferito dare più spazio alla tecnologia o alla finanza. Scania invece ha mantenuto inalterato questo spirito e lo si vede anche nell'importanza che viene data alla continuità del management che consente di far maturare competenze e conoscenze necessarie per affrontare lavori sempre più difficili che hanno bisogno di persone che hanno sostanza e storia. Qui c'è spirito di grande cooperazione aziendale e l'unica battaglia è quella costruttiva che ci spinge a migliorarci. In questo mi ritrovo perfettamente".

VOLVO TRUCKS

Il nuovo FH Truck of the Year

FABIO BASILICO
GÖTEBORG

Non c'è dubbio che il Volvo FH sia un mezzo che non passa inosservato. Nel corso della sua storia e della sua continua e costante evoluzione l'ammiraglia del costruttore svedese ha raccolto favori e consensi positivi. Uno di questi è il prestigioso titolo di International Truck of the Year. Il nuovo FH è stato proclamato "Truck of the Year 2014" al Salone del veicolo industriale (Comtrans) di Mosca da una giuria di 25 giornalisti internazionali, in rappresentanza di 25 riviste specializzate del trasporto su gomma con oltre 700mila lettori in tutta Europa. Non è la prima volta, visto che il pesante Volvo si era già affermato primo nel 1994 e nel 2000. Altri tempi e altre generazioni, ma la sostanza di un progetto vincente non cambia. Il riconoscimento internazionale è

stato consegnato al Presidente di Volvo Trucks Claes Nilsson, in occasione della giornata stampa del Salone moscovita.

Con un punteggio totale di 116 voti, l'FH ha battuto la forte concorrenza del Daf XF, che ha totalizzato 105 voti, mentre la terza posizione è andata alla gamma da cantiere Arocs di Mercedes-Benz. Al quarto e al quinto posto si sono piazzati, rispettivamente, gli Scania Streamline e i Man Euro 6. Il titolo di "Truck of the Year" viene assegnato ogni anno al camion, introdotto sul mercato nei 12 mesi precedenti, che ha fornito il maggior contributo al miglioramento dell'efficienza del trasporto su gomma: sia dal punto di vista della riduzione dei consumi e degli oneri di gestione (TCO) che sotto il profilo della sicurezza, del comfort per il conducente, della guidabilità e del ridotto impatto ambientale. L'FH di

Performance al top

Il titolo di "Truck of the Year" viene assegnato ogni anno al camion, introdotto sul mercato nei 12 mesi precedenti, che ha fornito il maggior contributo al miglioramento dell'efficienza del trasporto su gomma: sia dal punto di vista della riduzione dei consumi e degli oneri di gestione che sotto il profilo della sicurezza, del comfort per il conducente, della guidabilità e del ridotto impatto ambientale.

**Sesto
sigillo**

**NELLA STORIA
DEL PREMIO
VOLVO TRUCKS
AL 6° SUCCESSO**



Volvo Trucks è un pesante stradale totalmente nuovo, di elevato contenuto tecnologico. Gli interni dell'abitacolo, di concezione innovativa, si contraddistinguono per la plancia dalle linee affusolate - in stile scandinavo - con rivestimenti

dai colori soft, che creano un ambiente di lavoro confortevole e rilassante. Il cluster strumenti, caratterizzato dalla prevalenza d'indicatori digitali, è di semplice e di facile lettura. I montanti anteriori della cabina ad andamento verticale

e gli specchi retrovisori di nuovo design migliorano il campo visivo del conducente in ogni direzione.

I giornalisti della giuria dell'International Truck of the Year hanno apprezzato l'abbinamento del cambio auto-

matizzato I-Shift con il software predittivo I-See, che permette passaggi di rapporto rapidi e fluidi, anticipando l'andamento altimetrico del percorso in funzione del contenimento dei consumi. Migliorate anche le caratteristiche di gui-

RISPARMIO, PRESTAZIONI E SICUREZZA

FH PORTA IN DOTE INNOVAZIONI A 360 GRADI

Il nuovo Volvo FH è stato lanciato nel settembre 2012. Con la nuova serie, Volvo Trucks ha aperto nuovi orizzonti per quanto riguarda ciò che un veicolo di elevata qualità è in grado di offrire: risparmio di carburante, affidabilità, ergonomia, manovrabilità, sicurezza attiva e passiva e funzionalità che consentono di risparmiare tempo. Il Volvo FH è un veicolo ideato a misura di conducente e sviluppato specificamente per il miglioramento della redditività delle aziende di trasporto. Il risparmio di carburante è stato tenuto in massima considerazione durante lo sviluppo del nuovo FH. La catena cinematica Euro 5, già efficiente nei consumi, è adesso ancora più economica. Al contempo, ha visto la luce il primo motore Euro 6 di Volvo, che riduce le emissioni in modo significativo. Inoltre, la nuova funzionalità I-See consente di ridurre ulteriormente il consumo di carburante, fino al 5 per cento. E questo autunno viene lanciata una nuova catena cinematica, Volvo I-Torque, che stabilisce un nuovo punto di riferimento tecnologico, offrendo un consumo ridotto di carburante e una guidabilità ulteriormente migliorata.

I-See è un esempio di tecnologia che rende la vita più semplice ai conducenti e consente di risparmiare carburante. Si tratta di un pacchetto software per la nuova versione a doppia frizione del cambio automatico I-Shift, definito I-Shift 2. Memorizza informazioni sulle salite man mano che il veicolo le percorre. Guidando sullo stesso itinerario la volta successiva, I-See azionerà l'acceleratore, le marce e i freni per garantire che l'avanzata sia quanto più economica possibile. Grazie a I-See l'azienda di trasporto è in grado di ridurre il consumo di carburante fino al 5 per cento per veicolo. Il Volvo I-Torque è una nuova trasmissione che produce non meno di 2.800 Nm di coppia a bassi giri, assicurando una guidabilità eccellente e un funzionamento silenzioso. La notevole potenza erogata del sistema I-Torque è sviluppata grazie a due componenti chiave: il nuovo motore D13 Euro 6 e l'I-Shift 2 (Volvo Trucks è il primo produttore a montare un cambio automatico a doppia frizione su un veicolo pesante). Il sistema I-Torque riduce il consumo di carburante fino al 4 per cento. Lavorando insieme alla trasmissione I-Torque, il sistema I-See e altri componenti per il risparmio di carburante come il compressore d'aria con frizione aiu-

tano a ridurre il consumo di carburante fino al 10 per cento, l'equivalente di 4.100 litri di carburante all'anno per i veicoli per le lunghe distanze di medie dimensioni. Ma è bene ricordare che un veicolo è redditizio solo quando è operativo.

Volvo Trucks offre appunto la massima operatività. Questa promessa si basa sulla nuova tecnologia del costruttore svedese, in grado di monitorare a distanza l'usura dei componenti e le condizioni generali del veicolo. L'officina è in grado di controllare a distanza l'usura effettiva dei diversi componenti del veicolo attraverso il computer. Con l'approssimarsi della fine della durata di un componente, l'officina può mettersi in contatto con l'azienda di trasporti con largo anticipo in modo da pianificare un intervento di assistenza quando è più opportuno. La struttura innovativa della cabina rende il nuovo Volvo FH un veicolo ancora più sicuro. Anche la migliore visibilità, grazie soprattutto agli specchietti re-

trovisori più sottili, contribuisce a un ambiente di lavoro più sicuro.

Al momento della premiere mondiale FH si è anche qualificato come il primo veicolo pesante dotato di Individual Front Suspension (IFS, sospensione anteriore singola). Con l'IFS le ruote anteriori hanno una sospensione singola, che garantisce un avanzamento su strada più costante e stabile. L'IFS è stato ottimizzato con uno sterzo a cremagliera, il che significa che le ruote rispondono immediatamente, migliorando il controllo e il contatto su strada. Il Volvo FH16, il veicolo più potente di Volvo con motore da 16 litri, 750 cv di potenza e una coppia da 3.550 Nm, è stato per molti anni la prima scelta degli autotrasportatori con richieste esigenti in termini di prestazioni, efficienza, potenza e comfort. E la nuova versione porta queste prestazioni a un livello del tutto nuovo.



dabilità dell'FH, grazie all'accesa stabilità al rollo della cabina, all'avanzato cinematisimo dello sterzo e alla disponibilità di sospensioni anteriori indipendenti (IFS). Con l'unità di comunicazione Telematics Gateway, che permette il monitoraggio a distanza dei principali parametri di funzionamento del veicolo, la nuova generazione del pesante stradale svedese offre soluzioni innovative nel campo della diagnostica e dell'assistenza, minimizzando così i costi di gestione. Nelle motivazioni del premio si legge: "Con l'FH, Volvo Trucks ha realizzato un pesante stradale totalmente nuovo che, grazie alla cabina innovativa, ai componenti hi-tech della catena cinematica e alle avanzate soluzioni di assistenza, stabilisce un nuovo benchmark nel settore

in grado di offrire. Il premio International Truck of the Year conferma che la promessa è stata mantenuta". Il nuovissimo Volvo FH è un veicolo ideato a misura di conducente e sviluppato specificamente per incrementare la redditività delle aziende di trasporti. Propone infatti importanti innovazioni in tutte le aree principali: risparmio di carburante, ergonomia, manovrabilità, sicurezza attiva e passiva e funzionalità che consentono di ottimizzare i tempi. In estrema sintesi i punti di forza dell'FH sono molteplici. Il veicolo è disponibile con

menti garantiscono una manovrabilità superiore. Senza contare che la posizione di guida è migliore e offre una maggiore flessibilità: ad esempio, il volante dispone ora di una funzione di inclinazione del piantone, un'innovazione mondiale nel panorama dei veicoli industriali. Il conducente gode di una migliore visuale della strada, grazie anche all'aumento dell'area vetrata utilizzabile della cabina e allo specchio retrovisore di nuova concezione. In più, i montanti del parabrezza più dritti aggiungono un metro cubo di spazio interno, aumentando di 300 litri la capienza complessiva della cabina e assicurando un maggiore comfort a bordo. Infine, il nuovo FH consente a Volvo Trucks di offrire la massima operatività: questa promessa si basa su una nuova tecnologia che permette di monitorare a distanza l'usura dei componenti e le condizioni generali del veicolo. "Il nuovo Volvo FH - ha concluso il numero uno di Volvo Trucks - può aumentare la redditività delle aziende di trasporti in molti modi. Senza contare che offre ai conducenti l'opportunità di guidare il veicolo che ha vinto l'International Truck of The Year assicura naturalmente un notevole vantaggio".

Tre volte
NELLA STORIA DI VOLVO FH SONO TRE I TRUCK OF THE YEAR

ERGONOMIA E COMFORT IN CABINA



LAVORARE NON È MAI STATO COSÌ PIACEVOLE

Un luogo di lavoro più ergonomico e confortevole, con 300 litri aggiuntivi di vano ripostiglio. Queste alcune delle caratteristiche vincenti della cabina della nuova serie Volvo FH. I progettisti Volvo Trucks hanno lavorato duramente per creare una cabina in grado di soddisfare le esigenze del conducente in termini di efficienza nel lavoro e di 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 del Volvo FH mantiene il suo aspetto esclusivo. Il veicolo 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, FH possiede le stesse proprietà aerodinamiche dei modelli precedenti, grazie anche all'aumento del raggio degli angoli della cabina. Un particolare che differenzia chiaramente la nuova serie Volvo FH sono gli specchietti retrovisori. Sono stati eliminati i gusci degli specchietti per aumentare la visibilità e sono rimasti solo i sottili bracci di supporto degli specchietti regolabili. Anche l'interno della cabina ha subito notevoli modifiche con l'obiettivo di offrire 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. Inoltre, grazie al nuovo sistema di regolazione, il volan-

te può essere inclinato ulteriormente di 20° rispetto alla versione precedente. Questo rende ancora più semplice per il conducente trovare una posizione di guida ergonomica e comoda. Volvo ha ampliato il letto fino a 815 mm e ha introdotto nuovi materassi. 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 nuovo quadro strumenti raggruppa 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. I finestrini sono più ampi rispetto ai modelli 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. Un altro dettaglio che contribuisce a migliorare la visibilità sono i nuovi specchietti retrovisori che incrementano 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. Spazio in cabina non ne manca. Il volume è stato aumentato di un metro cubo per creare un ambiente più spazioso e arioso; senza contare che la capacità dei vani portaoggetti è stata ampliata di ben 300 litri. Il design pulito e i colori chiari contribuiscono ad amplificare la sensazione di spazio. In opzione c'è la possibilità di dotarsi di condizionatore da parcheggio integrato che 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; soprattutto è intelligente: calcola infatti il limite di utilizzo per evitare di scaricare le batterie. Alla mattina quindi il veicolo non avrà problemi di avviamento.

LA NUOVA GENERAZIONE DELL'AMMIRAGLIA SVEDESE CONQUISTA IL PRESTIGIOSO RICONOSCIMENTO "INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2014". È LA TERZA VOLTA NELLA SUA LUNGA STORIA CHE L'FH VINCE IL TITOLO MONDIALE. LE PRIME DUE AFFERMAZIONI RISALGONO A 1994 E 2000.

automotive". Parole di meritata soddisfazione quelle espresse da Claes Nilsson: "Siamo onorati e felici. All'epoca della presentazione, nel settembre 2012, abbiamo dichiarato che questo Volvo FH avrebbe aperto nuovi orizzonti per quanto riguarda ciò che un veicolo di qualità eccellente è

una gamma di motori da 13 e 16 litri. Inoltre, la tecnologia I-See consente di risparmiare fino al 5 per cento di carburante, ottimizzare automaticamente cambio delle marce, velocità e frenata ausiliaria. I miglioramenti apportati al telaio e la possibilità di scegliere sospensioni anteriori indipen-



ALBO D'ORO INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

1977 Seddon Atkinson 200	1996 Scania Serie 4
1978 Man 280	1997 Mercedes-Benz Actros
1979 Volvo F7	1998 Daf 95XF
1980 Man 321	1999 Mercedes-Benz Atego
1981 Leyland T45	2000 Volvo FH
1982 Ford Cargo	2001 Man TGA
1983 Renault G260/290	2002 Daf LF
1984 Volvo F10	2003 Iveco Stralis
1985 Mercedes-Benz LN2	2004 Mercedes-Benz Actros II
1986 Volvo FL	2005 Scania Serie R
1987 Man F90	2006 Man TGL
1988 Daf 95	2007 Daf XF 105
1989 Scania Serie 3	2008 Man TGX/TGS
1990 Mercedes-Benz SK	2009 Mercedes-Benz Actros III
1991 Renault AE Magnum	2010 Scania Serie R
1992 Iveco EuroCargo	2011 Mercedes-Benz Atego II
1993 Iveco EuroTech	2012 Mercedes-Benz Actros IV
1994 Volvo FH	2013 Iveco Stralis Hi-Way
1995 Man F2000	2014 Volvo FH



Anche dal punto di vista estetico il Volvo FH si segnala per la sua unicità sul mercato dei pesanti.

RENAULT TRUCKS

Il principe francese del trasporto



LA COSIDDETTA "RE-VOLUTION" CHE CARATTERIZZA LA NUOVA GAMMA PESANTE DELLA LOSANGA TROVA LA MASSIMA ESALTAZIONE NEI MODELLI T DESTINATI AI TRASPORTI SULLE LUNGHE DISTANZE.

MAURO ZOLA
BLAINVILLE

Tutto è nuovo sulla più recente gamma dei pesanti di linea Renault Trucks, quelli della serie T, che di fatto ha unificato i precedenti modelli Magnum e Premium Strada. Ma tutto ha anche un piacevole sentore di già visto perché, se

tutto è stato riprogettato, le cose buone del passato sono state mantenute, con l'aggiunta poi del tocco inconfondibile del centro design di Lione che si vede chiaramente in mille piccoli particolari. Sulle strade della Normandia abbiamo avuto occasione di provare i nuovi camion equipaggiati con le due cabine principali

per il trasporto di linea, quella "normale" denominata semplicemente Sleeper e quella High Sleeper: condividono la stessa filosofia costruttiva che mette al centro di tutto il risparmio di carburante. Obiettivo che è stato raggiunto rivoluzionando la base stessa dell'abitacolo (del resto sono occorsi quattro anni di attenta

progettazione per arrivare a questo risultato), che ha ora una forma trapezoidale, cioè una larghezza di 2 metri e 35 centimetri nella parte anteriore e di 2 metri e 50 cm in quella posteriore, il che serve come è facilmente intuibile a migliorare il coefficiente di penetrazione dell'aria. Per lo stesso motivo il parabrezza, rispetto

INTRODOTTE ALTRE MIGLIORIE

L'OPTIFUEL PROGRAM CONTINUA E MIGLIORA SULLA NUOVA GAMMA T

Per chi era già preoccupato che la discesa in campo della nuova gamma T stesse a significare la fine del programma Optifuel (fautore degli ottimi risultati della Losanga in Italia) diamo ampie rassicurazioni: tutto resta immutato. Anzi, sulla nuova gamma sono state introdotte altre migliorie volte a evitare le dispersioni d'energia e che comprendono alcuni componenti disinnestabili quando non utilizzati; tra questi il compressore dell'aria, la pompa dello sterzo a portata variabile o il climatizzatore, che adesso dispone di una modalità Opti, che gli permette il riciclaggio ottimizzato dell'aria.

Più sofisticato il regolatore Eco Cruise Control con cui si può ottimizzare la velocità di marcia riducendo al tempo stesso il consumo di carburante. Il conducente può scegliere tra tre modalità: privilegiando la riduzione del consumo, oppure un giusto equilibrio tra consumo e velocità o ancora il preciso mantenimento della velocità selezionata.

Nel corso della prova abbiamo evidenziato gli effetti benefici del sistema OptiRoll. Altrettanto efficace in marcia è la modalità Power del cambio che può essere inibita per limitare il tempo di guida al di fuori della zona verde. Un cenno anche all'arresto motore automatico, regolabile da tre a cinque minuti.

Sempre in tema di Optifuel, dobbiamo ricordare che è disponibile una versione così chiamata del modello T, con cabina Sleeper e dotazioni fondamentali, tra cui un alettone sul tetto regolabile manualmente, minigonne laterali, oltre a tutte le dotazioni di cui sopra.

A questa è abbinato l'Optifuel Program che comprende come già in passato la fornitura del software (anche questo ora racchiuso in un più pratico Dvd) di monitoraggio e analisi dei consumi Infomax che, ricordiamolo, può gestire anche un'intera flotta. Basta in questo caso scaricare i dati da ogni singolo veicolo per rilevare eventuali anomalie o eccellenze.

Il passo successivo per chi possiede un gran numero di veicoli è il sistema informatico di gestione Optifleet, che secondo i calcoli effettuati dagli specialisti in forza al costruttore francese permette di risparmiare fino a 5mila euro all'anno per veicolo. Prima però d'obbligo far frequentare ai propri autisti, o almeno ai responsabili del parco macchine, il corso Optifuel Training con cui vengono spiegati i concetti della guida razionale e impartite utili indicazioni su come consumare meno.



Sulle strade della Normandia sono stati testati i nuovi veicoli della serie T equipaggiati con le due cabine principali per il trasporto di linea.



Il nuovo sedile appositamente disegnato da Recaro che ha studiato una conformazione inedita con rinforzo della fascia bassa.

al Premium, è stato inclinato di 12°, il che dall'interno non si avverte, e neppure limita l'abitabilità, ma invece fa la differenza, come testimoniano i consumi ridotti del 5 per cento rispetto alle gamme precedenti, il che non è dovuto soltanto all'eccellenza dei nuovi motori di cui parleremo dopo.

Nel corso del test abbiamo avuto modo di salire su entrambe le due soluzioni di cabina, la "grande" e la "molto grande". Partiamo proprio da quest'ultima, che rappresenta il top ed è chiamata a raccogliere un'eredità pesante come quella del Magnum, che esce definitivamente di scena. Con questo ha in comune soprattutto il pavimento completamente piatto, caratteristica ad esempio non presente sul pari categoria e "cugino" Volvo FH. Ma del resto come era possibile dopo essere stati i primi a realizzare il "miracolo" abbandonare questa scelta? I driver, soprattutto quelli francesi per cui il Magnum è stato

un culto molto seguito, non l'avrebbero perdonato.

Questo fa sì che per inerparsi nell'abitacolo siano necessari quattro scalini, senza però la "mitica" scaletta a lato. Dopo aver preso nota della maggior apertura delle porte (ora arriva fino a 85°), ci si trova in un ambiente che ha sposato le più moderne idee di design, con un cruscotto che avvolge a penisola il conducente e divide di netto l'area relax da quella riservata alla guida. Al centro del quadro comandi domina un display da 7", cioè il più largo del mercato, su cui scorrono le informazioni sensibili riguardanti il veicolo, con un menu a tendina (il cui ordine può essere personalizzabile) che può essere facilmente comandato agendo a lato del volante, che è naturalmente multifunzione, oltre che facilmente regolabile.

Prima però bisogna accomodarsi su uno dei nuovi sedili appositamente disegnati da Recaro, che è sì un marchio

molto noto ma non nel segmento del trasporto pesante. Eppure l'azienda piemontese di buon grado ha raccolto la sfida lanciata da Lione studiando una conformazione inedita, con un rinforzo particolare a livello della fascia bassa della schiena e dei poggiatesta anticonvenzionali ma comodi. Molteplici anche in questo caso le possibilità di regolare e personalizzare la seduta. Soltanto dopo aver preso possesso del "trono", si scopre che tutti i comandi sono davvero a portata di mano, cioè raggiungibili senza

”
NON È STATO LASCIATO NULLA DI INTENTATO PER GARANTIRE CON I NUOVI VEICOLI LA MASSIMA REDDITIVITÀ ALLE AZIENDE DI TRASPORTO E UNA CONDIZIONE DI LAVORO OTTIMALE AGLI AUTISTI. ENTRIAMO NEI DETTAGLI DI QUELLA CHE È UNA VERA E PROPRIA RIVOLUZIONE.

mai dover sollevare la schiena dal sedile, in più possono essere combinati diversamente a seconda delle singole inclinazioni.

Nella parte posteriore della cabina trovano posto le due cuccette, con quella inferiore allargabile, dopo aver fatto scorrere i sedili in avanti, e quella superiore, molto spesso inutilizzata dato che oggi si viaggia quasi sempre da soli, che con due semplici mosse può essere trasformata in un contenitore a scomparti. Sotto i letti si trova un ampio frigorifero (è un optional ma fortemente richiesto e tale quindi da poter essere considerato quasi di serie) o in alternativa un grande cassetto, che fa il

paio con quello a cui si accede sollevando la cuccetta e che può essere raggiunto anche dall'esterno.

Altri tre scomparti molto capienti sono sistemati come in passato proprio sopra il cruscotto, tutti con sportello di chiusura. A voler essere pignoli l'unica cosa che manca è un tavolino su cui pranzare o compilare documenti e note di bordo. Abbiamo chiesto e ricevuto assicurazioni che ce ne sarà uno nella lista degli optional. Dal punto di vista dei colori, che possono sembrare un vezzo ma invece sono utili a migliorare la vita di bordo, Renault Trucks ha puntato tutto su diverse tonalità scure, dal nero all'antracite, probabilmente con l'intento di presentarsi sempre al meglio, anche dopo un lungo periodo d'utilizzo, il che con colori chiari è piuttosto difficile.

Prima di passare alle sensazioni "su strada", due parole anche sulla versione Sleeper base della cabina, cioè sul corrispettivo dell'attuale Premium Strada, il modello più diffuso del costruttore francese. In questo caso il miglioramento è subito visibile, il tunnel motore che in precedenza era alto 40 centimetri oggi è stato dimezzato. E i venti centimetri data l'altezza del tetto sembrano ancora meno, e permettono a un'autista di statura media, cioè sopra il metro e 75 di stare tranquillamente in piedi. Per il resto l'impostazione di base è la stessa del precedente con i dovuti aggiustamenti, il frigo più piccolo, gli spazi ridotti, ma la stessa funzionalità. Per chi ha l'esigenza di spendere meno o forse soltanto deve percorrere distanze minori, c'è la possibilità di montare una versione ridotta del cruscotto, in cui non è presente il display laterale che racchiude navigatore satellitare e impianto di infotainment.

Il comportamento su strada delle due versioni è praticamente lo stesso. Nel caso specifico con le due cabine abbiamo scelto la motorizzazione più diffusa, quella con una potenza di 480 cavalli, ormai piuttosto comune anche in Italia dove invece per anni si è rimproverato a Renault Trucks



Due particolari della plancia del Renault Trucks T dove tutti i comandi sono a portata di mano e facilmente raggiungibili.



di non voler sfondare il muro dei 520 cv. Altri tempi, passati forse per sempre.

L'attuale propulsore ha comunque un funzionamento docile e preciso che ricorda molto da vicino la versione appena una miglioria nell'erogazione della coppia che si è fatta più fluida e sarà anche per questo che la rumorosità in cabina è diminuita. Caratteristica da sempre delle cabine francesi (in parte rimasta) è la taratura degli ammortizzatori, che la rendono più morbida di quelle della concorrenza ad esempio tedesca. In questo caso a far la differenza è il gusto personale, a noi ad esempio non dispiace.

Il cambio automatizzato Optidrive è rimasto in pratica lo stesso solo tarato sulle nuove esigenze, con l'Opti-Roll di serie. Funziona alla perfezione, così come il freno motore Optibrake (con 414 kW di potenza frenante) a cui in questo caso è abbinato un Retarder sviluppato appositamente da Voith (da 450 kW) per sposarsi con la nuova serie T. Interessante in questo caso la scelta di concentrare tutta la potenza frenante dei due sistemi abbinati in soli quattro scatti dell'apposito comando. Completa la dotazione di sicurezza, che comprende tutti i sistemi oggi più diffusi dall'Adaptive Cruise Control al Lane Guard System.

TECNOLOGIA DI ASSOLUTA AVANGUARDIA NON SOLO PER QUANTO RIGUARDA I PROPULSORI

LA QUADRATURA DEL CERCHIO DELLE PRESTAZIONI

Per il trasporto di linea a lungo raggio Renault Trucks ha sviluppato due motori Euro 6, anche in questo caso, come per il resto della serie T, miscelando con accortezza novità e tradizione. La base di partenza sia per il DTI11 che per il DTI13 è rappresentata dai monoblocco utilizzati con l'Euro 5, che pure sono stati modificati per un buon 50 per cento e dotati di regolazioni elettroniche più accurate. Del resto la precedente generazione aveva fornito risultati così efficaci, che possono addirittura essere definiti eclatanti nella riduzione dei consumi e dunque sarebbe stato una follia buttarlo tutto e ricominciare da capo. Il resto delle dotazioni è invece nuovo di zecca, sia per quel che concerne l'iniezione, soprattutto nel caso del DTI11, sia per gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni. Tanto per fare un esempio l'impianto Scr è ora dotato di un filtro antiparticolato ed è diventato più potente, grazie a nuovi materiali che ne migliorano l'efficacia nell'abbattere le emissioni di NOx. A seconda dei modelli sono disponibili il sei cilindri da undici litri DTI11, in tre potenze, con 380, 430 e 460 cv, (con coppie di 1.800, 2.050 e 2.200 Nm) e sempre tre sono le versioni del 13 litri DTI 13, che parte da 440 cv per arrivare progressivamente a 480 e 520 (in questo caso le coppie a disposizione sono di 2.200, 2.400 e 2.550 Nm).

Le maggiori novità riguardano il sistema d'iniezione, che nel caso del DTI11 si basa ora su di una soluzione Common rail, tarata in modo che venga privilegiata la precisione e l'alta pressione del processo d'iniezione già a partire da un basso regime di giri motore. Per il DTI 13 è stata invece conservata l'iniezione con iniettori pompa a controllo elettronico, una tecnologia considerata più affi-

dabile e sicura, in grado di adattarsi perfettamente agli usi cui sono destinati i motori di questa cilindrata. Per il post trattamento dei gas di scarico, al sistema Scr, che da il suo massimo con temperature elevate del motore, è stato aggiunto un circuito Egr per il riuti-

lizzo dei gas di scarico, che entra invece in azione nelle fasi di avviamento, quindi con il motore ancora freddo. Sempre con lo stesso obiettivo di fondo sono state aggiunte una serie di valvole d'aspirazione e di scarico che migliorano il funzionamento complessivo del motore. Anche se il consumo è calato di una percentuale significativa (mentre è rimasto ridotto quello dell'additivo AdBlue), i nuovi motori possono venire alimentati da serbatoi davvero mastodontici, con il più grande che può contenere ben 1.475 litri di gasolio ed è quindi l'ideale per lunghi, anzi lunghissimi viaggi.



VOLVO TRUCKS

Guerriero svedese

EMANUELE GALIMBERTI
GÖTEBORG

La nuova gamma Volvo Trucks copre tutte le esigenze del trasporto professionale: dai veicoli da distribuzione FL e FE a quelli di utilizzo regionale FM, ogni necessità di chi trasporta per lavoro è soddisfatta seguendo le linee guida che per il marchio svedese rappresentano elementi imprescindibili: manovrabilità, sicurezza, risparmio nei consumi, stabilità, efficienza. A questi elementi quando si arriva al segmento Construction, nel quale la punta di diamante è Volvo Trucks FMX, se ne aggiunge uno fondamentale nella nuova offensiva lanciata dal numero uno Claes Nilsson: la robustezza. Non a caso il Presidente di Volvo Trucks non esita a lasciarsi immortalare mentre, in piedi, poggiato su un FMX appeso al gancio di una gru, è pronto a dimostrare con i fatti la robustezza del guerriero della gamma del cava-cantiere. Un colosso che non conosce ostacoli, che non si ferma davanti a niente, che siano discese ripide su sassi di grosse dimensioni, guadi nell'acqua alta fino a mezzo metro, salite ripide con curve a gomito o strade fangose con cunette accidentate. L'enorme cava alla periferia di Göteborg e la pioggia caduta fino a qualche minuto prima della nostra prova ci consentono di testare questo mastino del segmento Construction in ogni situazione possibile e immaginabile dell'utilizzo professionale.

Uno degli strumenti che più stupisce quando si è al volante del nuovo FMX è il Volvo Dynamic Steering, sistema brevettato che rappresenta un indubbio vantaggio per chi guida: una volta provato, quando non c'è si avverte eccome la differenza. I suoi benefici sono sicuramente più evidenti quando si guida a basse velocità: la possibilità di sterzare senza fatica rende il lavoro del conducente di veicoli da cantiere di gran lunga più semplice. La grande innovazione tecnologica è costituita dal motore elettrico azionato elettronicamente e collegato alla scatola dello sterzo. Questo motore collabora con il servosterzo idraulico e viene regolato migliaia di volte al secondo dalla relativa centralina elettronica. "A basse velocità - spiega Gustav Neander, responsabile di progetto per Volvo Dynamic Steering - il motore elettrico sostituisce la potenza muscolare del conducente che può rilassarsi e sterzare senza sforzo né fatica". In questo modo il siste-



ma dinamico di sterzata previene gli infortuni professionali che si verificano spesso tra i conducenti di veicoli industriali. Volvo Dynamic

Steering consente inoltre di riacquistare automaticamente la posizione centrale anche durante la retromarcia. "Il nuovo Volvo FMX - afferma

FE CON CAMBIO I-SHIFT



SEMPLICE DA GUIDARE E ALLO STESSO TEMPO CARATTERIZZATO DA NUMEROSE INNOVAZIONI CHE NE POTENZIANO L'EFFICIENZA E LA RESA FUORI STRADA, IL GUERRIERO DEL MARCHIO SVEDESE NEL SEGMENTO CONSTRUCTION SI STERZA SENZA IL MINIMO SFORZO ANCHE A PIENO CARICO GRAZIE ALLA TECNOLOGIA CHIAMATA VOLVO DYNAMIC STEERING.

Claes Nilsson - ha contraddistinto il segmento del mercato della cantieristica con una chiara identità e attualmente stiamo compiendo un notevole

passo in avanti in tutte le aree più importanti, ovvero solidità, manovrabilità e design. Ogni componente è stato sviluppato pensando alle esigenze del conducente. Il rivoluzionario sistema Volvo Dynamic Steering rappresenta uno straordinario miglioramento, soprattutto per un conducente di veicoli da cantiere, e contribuisce a diminuire lo sforzo muscolare del conducente, alleviandone i dolori al collo, alle braccia e alla schiena. Anche a basse velocità un veicolo a pieno carico è così semplice da manovrare che è possibile sterzare con un solo dito". Lo dimostra il criceto Charlie che, nel filmato "The Hamster

VISIBILITÀ E POSIZIONE DI GUIDA MIGLIORATE

COMANDI AL VOLANTE

QUADRO STRUMENTI INCURVATO

Nel Nuovo FMX la posizione della cabina, bassa rispetto al telaio, offre un modo agevole di entrare e uscire nonché una visibilità di livello superiore, riducendo in questo modo il rischio di danni al veicolo e migliorando la sicurezza delle persone che lavorano in prossimità del mezzo. In modo analogo ai veicoli Volvo FH e FM, l'iron mark di Volvo è stato spostato in alto in una nuova posizione sotto il parabrezza. Sul veicolo per la cantieristica l'iron mark è ancora più grande e la barra diagonale è meno spessa e colorata in modo da adeguarsi allo sfondo nero. Una pratica maniglia è integrata nel design della griglia. Il paraurti è caratterizzato da un design robusto ed è costituito da tre parti, con la sezione centrale arcuata verso l'alto che termina alle estremità in due comodi scalini. Le estremità sono realizzate in materiale elastico senza rischio di rottura in grado di sopportare meglio impatti a bassa velocità rispetto alla soluzione precedente. Le parti sono semplici da rimuovere e da sostituire. Sopra il paraurti è presente un attacco del gancio di traino in ghisa, progettato per resistere a un carico di 32 tonnellate. I fari, ridisegnati con le caratteristiche linee incurvate, sono ancora più robusti e offrono prestazioni di illuminazioni migliori. Il loro design evidenzia le familiari connessioni con altri veicoli Volvo. Nella cabina il conducente dispone di spazio e di molte opzioni di vani portaoggetti rispetto al modello precedente. Oltre a un'interfaccia di guida ottimizzata, il conducente può sfruttare altri vantaggi, quali un nuovo sedile inclinabile in avanti di ulteriori

quattro gradi e uno schienale di dieci millimetri più sottile del precedente. Il volante è dotato di pulsanti di comando integrati per l'esecuzione di più funzioni, ad esempio cruise control, funzioni telefoniche e di navigazione e così via. Il nuovo quadro strumenti, completamente nero, è ulteriormente incurvato verso il conducente. In questo modo il conducente può usufruire di un ambiente di lavoro disposto in modo efficiente e logico, con tutti i pulsanti e comandi e tutte le funzioni facilmente raggiungibili. Per aumentare lo spazio per le gambe, il blocco della chiave di avviamento è stato spostato verso l'alto sul cruscotto.



TRASMISSIONE PERSONALIZZATA IN MODO SPECIFICO

A complemento dei due nuovi motori, Volvo Trucks offre per i suoi veicoli medi una gamma completa di trasmissioni. Tra le diverse opzioni è possibile dotare il modello Volvo FE con il cambio I-Shift a 12 velocità (un'alternativa è la trasmissione Allison a 6 rapporti), che troviamo ad esempio su un FE allestito con cella frigo Thermo King. Nessun problema nel percorso lungo la "città simulata", grazie all'ottima manovrabilità: a bassi regimi il truck procede come lo vogliamo noi, rapido, scattante e agile. Lungo i rettilinei, il cambio brilla per gli innesti rapidi e dolci, mentre un'altra importante innovazione per chi guida è l'ESP (Electronic Stability Program), montato di serie su tutta la gamma FE e FL, che ci consente di mantenere la stabilità del veicolo anche quando, per evitare di piombare su uno dei paletti di delimitazione allestiti nel percorso, siamo costretti a una sterzata brusca, classico esempio di imprevisto per l'autista.

Volvo Trucks ha anche progettato una versione esclusiva da 12 t del modello Volvo FL più leggera, più bassa e notevolmente economica. Con il motore più potente del segmento (D5 a 4 cilindri da 240 cv), il cambio automatizzato I-Sync ottimizzato in modo specifico e un peso di 500 kg in meno rispetto a un veicolo corrispondente a 6 cilindri, questo veicolo rappresenta un modello estremamente competitivo; va ad occupare una posizione consolidata nel segmento dei veicoli per carichi medi. Il veicolo è stato concepito in modo ottimale in ogni dettaglio, basti pensare ad esempio alle ruote più piccole, che abbassano la cabina di cinque centimetri, offrendo a chi guida una visibilità a 360 gradi, cui contribuisce la disposizione degli specchietti frontali e laterali, combinata con finestrini supplementari laterali, posteriori e sulle portiere (possibili come optional).

ALTI LIVELLI DI MANOVRABILITÀ

NELLA CABINA DEL VOLVO FM SULLA STRADA PER MALMÖ

Il nuovo Volvo FM, veicolo di punta del segmento Regional, è caratterizzato da livelli di sterzata e di manovrabilità estremamente elevati e da una dimensione innovativa in termini di efficienza. La prova consente un percorso di 80 km complessivi quasi totalmente in strada statale, percorrendo parte dell'arteria di collegamento tra Göteborg e Malmö: un test sufficiente per sperimentare sul campo le caratteristiche di guida ottimizzate che includono il rivoluzionario sistema Volvo Dynamic Steering e un numero di miglioramenti apportati al telaio. Il sistema Volvo Dynamic Steering, le sospensioni anteriori e posteriori ottimizzate e i nuovi montaggi del motore contribuiscono alle manovre su strada, ad esempio permettono di affrontare senza problemi le numerose rotatorie di accesso alla bretella Göteborg-Malmö nonché di effettuare un'inversione a U giunti a 40 km di percorrenza.

Gli esperti di telai di Volvo Trucks hanno prestato inoltre particolare attenzione all'ottimizzazione del peso, miglioramento che si avverte soprattutto lungo il rettilineo, quando la strada permette di schiacciare sul pedale dell'acceleratore e mettere alla prova l'FM su un ipotetico percorso long distance. Ma ad esempio nel caso di cisterne e veicoli per il trasporto di merci sfuse, il trasportatore non può che beneficiare di tale miglioramento, avendo a disposizione un veicolo leggero con comportamenti prevedibili e sicuri. Grazie al sistema Volvo Dynamic Steering, come nell'FMX anche al volante dell'FM il conducente può usufruire di numerosi vantaggi. A basse velocità assumiamo una posizione rilassata e ciò ci consente di guidare senza affaticare spalle e muscoli delle braccia. Anche durante la retromarcia, necessaria quando in una curva stretta a gomitto arriviamo in ritardo, Volvo Dynamic Steering ci consente di riacquistare automaticamente la posizione centrale. Il sistema compensa automaticamente superfici stradali molto incurvate o vento laterali: è il caso delle curve in salita ripida, quando riusciamo a procedere in linea retta, senza forzare lo sterzo. Insomma, la stabilità direzionale favorisce un'esperienza di guida rilassante e estremamente sicura a ogni velocità. E i disturbi causati dalle irregolarità del fondo stradale, ad esempio crepe, buche e i numerosi dossi presenti per raggiungere la statale, vengono ridotti in modo sostanziale.



MOTORI EURO 6

FE e FL rapidi e fluidi nella "città simulata"

I nuovi Volvo FE e Volvo FL sono estremamente semplici da guidare nel traffico cittadino, situazioni in cui il trasporto deve soddisfare esigenze di rapidità, fluidità e rispetto ambientale. Il Demo Center Volvo Trucks di Göteborg ci accoglie per un test drive in una "città simulata": dopo aver percorso salite, discese e rettilinei, la svolta a sinistra conduce in vicoli stretti, dove edifici, negozi e pedoni costringono alla massima attenzione, facilitata dall'ottima visibilità in ogni direzione che assicurano i due modelli: al volante di un FL allestito come furgone per la raccolta rifiuti, riusciamo ad affrontare il percorso senza grosse difficoltà. Grazie alla strumentazione chiara e a nuovi sedili ergonomici con poggiatesta



Stunt", coi suoi 175 grammi di peso girando nella gabbia riesce a girare il volante e "guidare" l'FMX.

La riprova arriva dal percorso su cunette, particolarmente accidentato. Prima di affrontarlo il timore è più che naturale: il veicolo potrebbe ribaltarsi; lo sterzo risponderà ai nostri comandi o rischiamo sobbalzi violenti? Niente di tutto ciò. Lo percorriamo a bassa velocità e lui, Volvo FMX, sterza da solo. O, meglio, viaggia quasi senza sterzare: il Volvo Dynamic Steering lo rende dolce come una vettura su strada, mentre le sospensioni pneumatiche posteriori, disponibili con configurazioni degli assali 4x2, 6x4 e 8x4, e le caratteristiche del telaio e della trasmissione permettono un percorso deci-

samente morbido e tranquillo. "Le sospensioni pneumatiche - spiega Peter Frleta, esperto di telai in Volvo Trucks - sono realizzate in modo specifico esclusivamente per le attività svolte in cantiere senza alcun compromesso o connessione con altri segmenti. Le sospensioni pneumatiche posteriori offrono comfort e agilità notevoli sia quando il veicolo è a pieno carico sia quando è vuoto. Il sistema di sospensioni consente di controllare automaticamente l'altezza del veicolo e, grazie a un'altezza da terra pari a 300 millimetri, la presa è eccellente".

Nuovo Volvo FMX è disponibile con motori da 11 e 13 litri con certificazione Euro 6. Il motore D13 ha una potenza che varia dai 380 ai

540 cv, mentre quella del motore D11 può variare dai 330 ai 450 cv. Per i mercati extra-europei saranno disponibili motori adattati alle caratteristiche richieste dalle certificazioni Euro 3, Euro 4 e Euro 5. Per rispettare i requisiti Euro 6, il motore è stato dotato di un sistema EGR non raffreddato per il ricircolo dei gas di scarico che ne ottimizza la temperatura e riduce i livelli di emissioni per un post-trattamento efficace. Il filtro antiparticolato si rigenera automaticamente in normali condizioni di guida e la soluzione di assistenza brevettata da Volvo Trucks per il filtro consente un notevole risparmio in termini di tempo e costi. Il motore alto di gamma da

540 cv ha il suo perché soprattutto in fase di ripresa: lo proviamo rallentando al minimo verso un guado colmo d'acqua piovana, che raggiungiamo in ripida discesa su pietrisco duro e levigato. Non appena il truck è completamente nel ruscelletto, schiacciamo a fondo il pedale dell'acceleratore: il camion si muove lentamente ma con potenza, tirandoci fuori "dai pasticci"; robusto e sicuro, si muove a passi quasi felpati e riprende la sua andatura normale.

Per un utilizzo corretto e massimamente proficuo del sistema Volvo Dynamic Steering, così come per le sospensioni pneumatiche posteriori, Volvo Trucks offre ai trasportatori un pacchetto di formazione pensato in modo specifico per i conducenti che lavorano nel settore della cantieristica. "La maggior parte delle caratteristiche - spiega Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks - è stata progettata per aumentare la produttività e la durata del veicolo, aspetti estremamente importanti per i clienti di questo segmento di mercato. Il nuovo sistema di sospensioni pneumatiche, ad esempio, consente un'eccellente guidabilità ed è stato realizzato in modo specifico esclusivamente per le attività svolte in cantiere senza alcun compromesso o connessione con altri segmenti. Occorre però essere consapevoli delle potenzialità di questi sistemi affinché essi producano il massimo del loro effetto positivo in termini di comfort e

di efficienza". Tutti i componenti della struttura anteriore sono stati riprogettati e un elevato numero di essi è stato spostato al fine di aumentare la robustezza del nuovo Volvo FMX in ambienti di lavoro particolarmente difficili.

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

L'immagine di robustezza e di sicurezza del modello originale è stata veramente rafforzata dai progettisti e dagli ingegneri di Volvo Trucks. Nuovo Volvo FMX ha una cabina realizzata in acciaio ad altissima resistenza, testata secondo le norme di sicurezza più severe a livello internazionale per garantire l'ambiente di lavoro più affidabile possibile. Tutti i componenti della struttura anteriore sono stati progettati per potenziare solidità e durata. "Nuovo FMX - afferma Rikard Orell, Direttore della progettazione - basa la propria personalità sulla sua immagine di onestà e idoneità. Quello che traspare è esattamente quello che si ottiene: un veicolo completamente attrezzato e perfettamente in grado di svolgere il lavoro più duro. Questo veicolo per la cantieristica si comporta proprio come un autentico eroe: il suo aspetto migliora costantemente dopo aver lavorato con impegno".

540 cavalli
LA POTENZA DEL D13, MOTORE ALTO DI GAMMA PER L'FMX



FMX ha una cabina realizzata in acciaio ad altissima resistenza, testata secondo le norme più severe.

integrato e cinture di sicurezza, le condizioni di lavoro di chi guida sono sicure e confortevoli. Per aumentare la sicurezza in caso di incidente, i sedili sono rinforzati e ancorati al pavimento della cabina. L'efficienza di guida è garantita dal range di motori, arricchito dai due nuovi propulsori da 8 e 5 litri progettati internamente. Il nuovo motore D8 a 6 cilindri ha una cilindrata di 7,7 litri ed è disponibile con tre opzioni di potenza: 320 cv/1200 Nm, 280 cv/1050 Nm e 250 cv/950 Nm. Il modello Volvo FL è inoltre disponibile con il nuovo motore compatto D5 a 4 cilindri, con cilindrata di 5,1 litri e con potenza di 240 cv/900 Nm e 210 cv/800 Nm. Il più alto di gamma è montato sul furgone per la raccolta dei rifiuti e le brillanti prestazioni si avvertono sia lungo il rettilineo parallelo alla superstrada per Stoccolma, sia in fase di ripresa quando, terminato il percorso "cittadino", riprendiamo la leggera salita verso il parking della flotta: il pedale dell'acceleratore risponde subito, il truck si muove senza tentennamenti. Grazie alla fluida erogazione di coppia anche a bassi regimi, il motore è ideale per una guida veloce, confortevole e sicura in aree urbane e suburbane. Mentre la facile manovrabilità consente ai conducenti di rispettare tabelle di marcia strette, che sono tipiche del lavoro ad esempio di raccolta rifiuti. I nuovi motori rispettano i requisiti Euro 6 e il consumo di carburante è pari a quello dei motori Euro 5. La soluzione tecnologica per il rispetto delle normative Euro 6 è una combinazione tra il sistema Selective Catalytic Reduction (SCR), una turbina a geometria variabile, un sistema EGR raffreddato e un filtro particolato.

Man TGX 18.480 4x2 BLS



Sorprende e soddisfa il best seller

ERAVAMO ANSIOSI DI POTER TESTARE SUL NOSTRO CLASSICO PERCORSO UN MAN EURO 6, CHE IN QUESTO CASO È UN TGX CON CABINA XXL E MOTORE DA 480 CV A SEI CILINDRI IN REGOLA CON LA PIÙ RECENTE NORMATIVA IN TEMA DI EMISSIONI.

MAURO ZOLA
ARLUNO

Sono già una decina i TGX con motorizzazione Euro 6 che circolano in Italia, regolarmente acquistati da aziende che lavorano prevalentemente sulle rotte europee. E tutti, in particolare uno impegnato in viaggi verso la Svezia, hanno raggiunto ottimi risultati riguardo ai consumi che sempre più diventano la vera discriminante per la scelta di un camion. Anche per questo eravamo particolarmente ansiosi di poter testare sul nostro classico percorso un Euro 6, che in questo caso è un TGX nella sua forma migliore e cioè con la cabina XXL, la più capiente in listino, e con la versione da 480 cv del motore a sei cilindri in regola con la più recente normativa in tema di emissioni. E in effetti per chi conosce abbastanza

bene la gamma del costruttore tedesco la motorizzazione è anche l'unica grande novità, dato che per il resto la nuova serie si distingue per particolari (la mascherina frontale, l'impianto di infotainment) importanti ma non certo fondamentali.

Su quelle che sono le caratteristiche tecniche del motore Euro 6 ci dilunghiamo nel box che trovate nell'altra pagina, qui ci limitiamo a rilevare quali sono le differenze pratiche rispetto alla precedente versione, che possono essere riassunte in una sola parola: coppia. Rispetto al passato, infatti, la disponibilità ai bassi regimi, merito del doppio turbocompressore, è molto aumentata e questo si sente fin dalla partenza, facilitando la vita dell'autista e limitando il numero delle cambiate, con effetti benefici per i consumi. Nel caso del no-

Autostrada A4 Barriera di Milano - Carisio



Km 67,6

Litri 16,9

Media 4 km/l

S.S. 230/S.S. 143 Crocicchio - Biella - Santhià



Km 42,7

Litri 15,5

Media 2,75 km/l

Autostrada A4 Santhià - Autogrill Arluno



Km 92,18

Litri 20,3

Media 4,54 km/l

I concorrenti



Iveco Stralis Hi-Way AS 440S48T/PE

Cabina: Hi-Way
Motore: Cursor 11, 6 cilindri in linea, 11.118, potenza 353 kW/480 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.250 Nm da 950 a 1.490 giri/min.



Daf XF106 FT XF

Cabina: Super Space
Motore: MX13 340, 6 cilindri in linea, 12.900 cc, potenza 340 kW/460 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.300 Nm da 1.000 a 1.425 giri/min.



Mercedes-Benz Nuovo Actros 1845 LS

Cabina: StreamSpace
Motore: OM471 A R6, 6 cilindri in linea, 12.809 cc, potenza 330 kW/449 cv a 1.800 giri/min, coppia 2.200 Nm a 1.100 giri/min.

Grande lavoro per la riduzione dei consumi e delle emissioni



Ha voluto fare le cose in grande Man e, a differenza di quasi tutti i concorrenti, quando ha lanciato la nuova serie di motorizzazioni Euro 6 non si è limitata ai sei cilindri, quello destinato al trasporto di linea e anche quello che più facilmente sarebbe stato venduto fin da subito, ma ha voluto lanciare in un colpo solo tutta la gamma, quattro cilindri compresi. Altra precisazione necessaria è

che, nonostante la presenza di Volkswagen nella direzione del marchio si faccia ormai sentire parecchio, dal punto di vista tecnico il costruttore tedesco si è discostato parecchio dalla direzione presa dal marchio "gemello" e cioè da Scania, se non per l'utilizzo, quasi obbligato, dell'accoppiata Egr ed Scr, con in più l'ormai imprescindibile filtro antiparticolato. In particolare, i compiti di riduzione degli inquinanti sono stati equamente suddiviso tra le due tecnologie, con l'Egr che abbassa il livello delle emissioni grezze di Nox, in modo da ridurre il consumo di AdBlue necessario per abbattere ulteriormente gli ossidi di azoto. Per quel che riguarda il particolato, il filtro Dpf chiuso è stato combinato con l'Scr e un catalizzatore di ossidazione Crt, dando vita al sistema Scrt già proposto nel recente passato dal marchio, che, sensori compresi, è stato racchiuso nello stesso blocco del silenziatore di scarico. Alla fine del flusso è invece stato posizionato un catalizzatore per l'intercettazione dei residui di ammoniaca, che trasforma eventuali scorie in ossido di azoto e acqua. Per controllare in maniera costante e programmata la capacità di captazione del filtro e quella del sistema Scrt, intervenendo direttamente sull'erogazione di potenza del motore se i parametri non vengono rispettati, è stata quindi aggiunta una serie di sensori elettronici.

Interpretando le richieste ormai generalizzate della clientela il reparto sviluppo Man non ha lavorato soltanto per ridurre le emissioni, ma anche (forse pure più duramente) per contenere il consumo di carburante e più in generale i costi di gestione della nuova generazione di pesanti, pur mantenendo potenze e prestazioni della gamma EEV. Per raggiungere tutta questa serie di obiettivi si è lavorato prima di tutto sull'iniezione Common rail, che nel caso di Man è di terza generazione, in grado di arrivare a una pressione di 1.800 bar, e sulla combustione, oltre che sulla sovralimentazione bistadio. Man è l'unico ad aver scelto questa strada per i suoi motori

Euro 6, puntando più sull'affidabilità di un sistema ben collaudato che sulla versatilità dei modelli a geometria variabile, quindi utilizzando due diversi turbocompressori combinati in modo da comporre un unico modulo, ognuno dei quali fornito di una propria valvola Wastegate, che permette di regolare adeguatamente la pressione. A un basso regime di giri a funzionare è il più piccolo dei turbocompressori, un modello ad alta pressione, che in questo modo favorisce una pronta risposta del motore, con un rapporto aria/carburante molto elevato, in modo da ridurre alla base il particolato. Nella fascia alta di giri/motore entra invece in azione il turbo più grande, a bassa pressione, con un rendimento molto alto, in modo da ridurre i consumi e garantire una combustione a basso tasso di particolato. Sempre per ridurre i consumi molta attenzione è stata posta sulla rigenerazione del filtro antiparticolato, che durante la marcia si avvia in automatico. Nei modelli di TGX l'operazione avviene attraverso un sistema passivo, che funziona in maniera permanente grazie alle temperature dei gas di scarico. Questo durante l'utilizzo in linea; se invece, ad esempio per le operazioni di carico e scarico, il motore deve essere lasciato al minimo per un lungo lasso di tempo, entra in funzione la modalità Soft Active, che innalza la temperatura dei gas di scarico tramite il sistema di post iniezione del Common rail, avviando la rigenerazione. C'è anche una terza possibilità: a veicolo fermo il processo può essere avviato manualmente dall'autista. Per motivi strutturali, dato che a grandi linee il telaio del camion è rimasto sempre lo stesso, il sistema di post-trattamento dei gas di scarico è integrato nel silenziatore, collocato sul lato destro del camion, con la depurazione del particolato affidata a inserti filtranti in ceramica dalla superficie particolarmente ampia. La struttura compatta del blocco fa sì che niente sporga dal bordo superiore del telaio, in modo da non inficiare eventuali allestimenti. Il serbatoio dell'AdBlue è sistemato sul lato sinistro del camion.

in versione Euro 6

stro test lo si è sentito soprattutto nel tratto di provinciale, in cui sono numerose le rotonde che tanto incidono sui consumi, dove il TGX ha fatto il risultato migliore di tutti i concorrenti. Non che in autostrada abbia sfigurato, anzi, considerando che la cabina è una XXL, il che ci capita di rado negli ultimi tempi, con conseguente penalizzazione aerodinamica, i risultati, tra i 4 e i 4,5 km con un litro, sono eccellenti.

Naturalmente, viste dall'autista le dimensioni dell'abitacolo non rappresentano un limite anzi, in questi spazi ci si starebbe comodamente in due, se si viaggiasse ancora in coppia (del resto due sono i lettini) e pure se il fondo non è totalmente piatto (c'è un gradino di 8 centimetri) la praticità è garantita.

Come dicevamo, l'impostazione di base non è cambiata molto, resta tanto spazio disponibile e sono da apprezzare alcuni particolari, come il tavolino che pare più solido e quindi robusto di quelli adottati da altri marchi. Dal punto di vista del comfort ciò che più abbiamo



Il volante è multifunzione, con uno sterzo così sensibile e preciso da risultare tra i migliori oggi in commercio. Il cambio TipMatic è ormai una garanzia e richiede raramente di passare in manuale.

apprezzato è la taratura delle sospensioni della cabina, che pure se pneumatiche sui quattro angoli, non producono il fastidioso beccheggio così comune. Da elogiare anche la visione decisamente panoramica offerta dal parabrezza anteriore, che ha dimensioni generose e permette di controllare al meglio la strada, oltre che di assaporare una sempre piacevole sensazione di libertà, soprattutto in caso di bel tempo.

Passando al posto di guida, il volante è naturalmente multifunzione, con uno sterzo così sensibile e preciso da risultare tra i migliori oggi in commercio. Il cambio TipMatic è ormai una garanzia e richiede assai raramente (forse soltanto per uno sfizio del conducente) di passare in manuale, data l'ottima gestione delle cambiate, e sempre da ZF arriva l'Interarder, in versione Eco, che aggiunge una potenza frenate di 600 kw (a cui vanno sommati i 290 kw del freno motore) che limita al minimo l'uso del normale impianto frenante. Da notare che il cambio automatizza-

to a dodici marce ingloba anche la funzione Easy Start, per partenze in salita più semplici e sicure.

Proprio sulla sicurezza ha molto puntato il Leone, almeno in questo camion, che monta una dotazione completa, che parte dall'ormai indispensabile Esp alla stabilizzazione attiva del rollio, che provvede alla regolazione in tempo reale degli ammortizzatori, in base al carico e alla strada, senza poi dimenticare l'Adaptive Cruise Control e in generale tutto quanto possa garantire una drastica riduzione del rischio d'incidenti.

In sintesi, il giudizio su questa nuova incarnazione del best seller Man non può che essere positivo. Anche se all'apparenza le scelte tecniche possono sembrare meno innovative rispetto a quelle messe in campo da altri marchi, il risultato è ottimo sotto tutti i punti di vista, quello dell'autista che si trova alla guida di un eccezionale passista e quello dell'imprenditore a cui il conto del gasolio non provocherà incubi.

LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Man

Nome - TGX 18.480 4x2 BLS

Cabina - XXL

Motore - D2676 Carburante: gasolio, Cilindri: 6 in linea. Alimentazione: sistema d'iniezione diretta Common Rail, controllo elettronico dell'iniezione EDC, turbocompressore bistadio e doppio intercooler, EGR + SCR + CRT. Distribuzione: 4 valvole per cilindro, alberi a camme in testa. Livello ecologico: Euro 6. Cilindrata: 12.419 cc. Potenza max CE: 353 kW/480 cv a 1.700 giri/min. Coppia max CE: 2.300 Nm da 930 a 1.400 giri/min.

Cambio - Man TipMatic ZF automatizzato a 12 marce + 4 retromarce, con EasyStart integrato.

Pneumatici - Michelin X Line Energy Z 315/70 R22,5.

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

Freni - Man Brakematic a gestione elettronica, con ABS, ASR. Freno Motore Man EVBec regolato elettronicamente, Intarder ECO.

Dotazioni - ESP, Adaptive Cruise Control Lane Guard System, Assistente alla frenata elettronico, stabilizzazione attiva del rollio, Tyre Pressure Monitoring.

Serbatoio carburante - 500 litri (AdBlue 80 l).

Scania R480 MLA

Cabina: TopLine

Motore: DC13 310, 6 cilindri in linea, 12.700 cc, potenza 353 kW/480 cv a 1.900 giri/min, coppia 2.500 Nm da 1.000 a 1.300 giri/min.

Volvo Trucks FH 42TB

Cabina: Globetrotter LXL

Motore: D13K460, 6 cilindri in linea, 12.800 cc, potenza 338 kW/460 cv da 1.400 a 1.800 giri/min, coppia 2.300 Nm da 1.000 a 1.400 giri/min.





ITALSCANIA

Il Grifone all'attacco nel door-to-door

FABIO BASILICO
TRENTO

Traslochi nella massima efficienza. È quanto promette il primo Scania Euro 6 venduto in Italia, già operativo presso la cooperativa trentina Facchini Verdi che si occupa appunto di traslochi. Il veicolo in questione è un P 250 DB 4x2 MLB Euro 6, classe distribuzione, potenza di 250 cv. Scania in quanto marchio non è una novità assoluta per la storica cooperativa Facchini Verdi che nella sua flotta conta già quattro veicoli industriali del Grifone. "Da anni utilizziamo veicoli Scania di cui abbiamo imparato a conoscere le qualità - dice Enzo Martin, dal 2001 Presidente della cooperativa - quindi, quando abbiamo avuto l'esigenza di ampliare la nostra flotta, ci siamo rivolti

nuovamente al marchio Scania. Grazie alla nostra esperienza e ai consigli tecnici di Massimo Miorandi di Scania Commerciale ci siamo orientati verso un veicolo a due assi, allestito con un cassone centinato scarrabile Zonta, equipag-

sia esso un privato o un'azienda. Abbiamo scelto accuratamente le specifiche tecniche del veicolo Scania che abbiamo ordinato, curando anche molto da vicino i dettagli dell'allestimento. L'acquisto prevede anche il contratto di

IL PRIMO SCANIA EURO 6 VENDUTO NEL NOSTRO PAESE È OPERATIVO A TRENTO PRESSO LA COOPERATIVA FACCHINI VERDI, IMPORTANTE REALTÀ DEL SETTORE TRASLOCHI. ATTACCO DEL MARCHIO SVEDESE NEL MERCATO DELLA DISTRIBUZIONE.

giato con la nuova motorizzazione da 250 cv Euro 6. Un motore di ultima generazione, ecologicamente all'avanguardia. Per noi l'affidabilità è fondamentale: i nostri mezzi devono essere sempre operativi e in grado di adattarsi alle diverse esigenze del nostro cliente,

manutenzione, proprio per essere sempre tranquilli sia sotto l'aspetto tecnico che dei costi".

Gli autocarri Scania della Serie P offrono una gamma di configurazioni leggere, manovrabili e a basso consumo di carburante. Le applicazioni ti-

diurna e una cabina corta. Le cinque cabine offrono postazioni di lavoro di eccezionale qualità nonostante le dimensioni ridotte. Nel caso di carichi utili elevati e soste e partenze frequenti, gli autocarri della Serie P offrono ai conducenti un ampio spazio di lavoro e un facile accesso alla cabina.

Oltre a garantire peso ridotto e maggiore spazio di carico utile, la cabina corta rappresenta la soluzione ideale per strade urbane congestionate e cantieri frenetici. Consente, infatti, di ottimizzare il posizionamento dell'assale quando è assolutamente necessario disporre di un raggio di rotazione limitato. Questo contribuisce a ridurre i tempi di viaggio in un ambiente di guida dinamico.

Fin da quando ha presentato i primi motori Euro 6 da 13 litri, da 440 e 480 cv, destinati principalmente al lungo raggio ma adatti anche ad altri tipi di applicazioni, si è capito che Scania non stava semplicemente introducendo unità motoristiche avanzate in ottemperanza alla nuova normativa sulle emissioni inquinanti. L'arrivo sul mercato dei nuovi propulsori ha significato per il costruttore svedese l'occasione per compiere un ulteriore passo avanti nella costante ricerca dell'ottimizzazione dei trasporti sotto tutti i punti di vista, dalla sicurezza alle performance, dal comfort alla versatilità, dalla redditività all'economia di gestione, dalla riduzione di consumi ed emis-

mi dei primi. Scania Opticruise e lo Scania Active Prediction contribuiscono ciascuno per il 2-3 per cento. Non solo perché per aiutare conducente e operatore nel loro lavoro quotidiano e nell'interazione con l'officina, sono stati progettati nuovi servizi. Per incrementare la produttività e ridurre i tempi di sosta, le officine Scania ora hanno accesso al download remoto dei dati diagnostici.

Streamline vuol dire anche aerodinamica innovativa. Scania ha ulteriormente perfezionato il flusso d'aria sul lato frontale e sui fianchi delle cabine delle Serie G e R per ridurre la resistenza aerodinamica e conseguentemente i consumi. Inoltre, ha introdotto in tutte le cabine un parasole ridisegnato e più aerodinamico insieme a una nuova serie di luci ausiliarie. All'interno prevale un generale aggiornamento della cabina, dove spiccano la nuova gamma di sedili high quality e i nuovi colori che aumentano il comfort e il benessere per conducente e passeggero. Cuore della nuova linea Streamline sono i nuovi motori Euro 6 con caratteristiche di assoluta efficienza. I sei cilindri da 12.7 litri da 450 e 490 cv di seconda generazione garantiscono fino al 2 per cento di risparmio di carburante. Un ulteriore vantaggio economico viene dall'esclusivo 6 cilindri da 410 cv disponibile solo in versione SCR. In questa categoria è compresa anche l'unità da 370 cv. E non è finita perché in gamma ci sono anche i



Lo Scania P 250 al lavoro in uno dei numerosi traslochi gestiti dalla cooperativa Facchini Verdi.

COOP. FACCHINI VERDI

RADICI ANTICHE PRATICHE MODERNE

La cooperativa Facchini Verdi trae origine da una società sorta nella seconda metà del 1800, quando i traslochi si facevano ancora con carretti, cavalli e zattere che risalivano il corso dell'Adige. Ora la cooperativa conta 27 addetti, di cui ben 19 soci, e possiede una flotta di una ventina di mezzi, dai più piccoli fino ai veicoli industriali pesanti. Il nucleo centrale dell'attività è costituito dai traslochi a livello locale, nazionale e, se richiesto, anche internazionale per privati, aziende ed enti pubblici. A ciò si affianca anche un servizio di archiviazione documenti e una classica attività di trasporto merci. Dal 2007 la cooperativa gestisce anche il centro operativo per il Trentino-Alto Adige della Car Server di Reggio Emilia, una società che noleggia vetture e veicoli a lungo termine: qualsiasi necessità di un cliente che transita in regione, dal servizio di manutenzione all'auto sostitutiva o quant'altro viene gestita attraverso la cooperativa Facchini

Verdi. Dal 2008 attraverso la società cooperativa Movitrento, di cui è socio sovventore, la cooperativa Facchini Verdi opera anche nel campo della logistica integrata, rivolgendosi sia al settore pubblico che a quello privato. Nel 2012 la cooperativa ha acquisito la Dallago traslochi e servizi di Bolzano, che opera sempre nell'ambito dei traslochi in Alto Adige.



piche includono cantieristica, distribuzione su scala locale e regionale, trasporti e servizi a corto raggio. Questa gamma di modelli è dotata di cabine P disponibili in 5 formati estremamente versatili: tre cabine con zona notte, una cabina

sioni alla tutela ambientale. Un esempio eclatante di questo percorso è l'attualissima introduzione della nuovissima famiglia Streamline, i veicoli delle serie G e R di Scania per il lungo raggio ottimizzati per i bassi consumi di carburante grazie a nuovi accorgimenti aerodinamici e ulteriori sviluppi tecnici. Il risparmio di carburante può raggiungere l'8 per cento grazie ai nuovi e più efficienti motori Euro 6 di seconda generazione. Un ulteriore grande contributo è fornito dalla nuova versione di Scania Opticruise che offre la scelta di varie modalità di performance. La Economy è completamente integrata nello Scania Active Prediction, che utilizza il GPS e i dati topografici per regolare con precisione la velocità di crociera. I motori Scania Euro 6 da 13 litri di seconda generazione sono dal due al tre per cento più econo-

nuovi V8 Euro 6 (gli unici sul mercato) da 520, 580 e 730 cv, basati sulla piattaforma da 16.4 litri. Inoltre, ci sono due motori a gas, adattabili al funzionamento a biogas, CNG o LNG. Per quanto riguarda i propulsori 9 litri a cinque cilindri, la gamma comprende quattro unità diesel e due a gas, con uno a etanolo da 280 cv. Il range di potenze si esprime in 250, 280, 320 e 360 cv per i diesel, in 280 e 340 cv per gas/biogas. I motori diesel da 9 litri con potenze di 320 e 360 cv funzionano con solo l'SCR. Per ottenere la riduzione delle emissioni prevista dall'Euro 6 Scania si avvale della sua vasta esperienza sia nell'EGR (ricircolo dei gas di scarico) che nell'SCR (riduzione selettiva catalitica) per attuare una soluzione tecnica ottimale per ciascun livello di potenza, nonché per applicazioni specifiche.

I conti li facciamo sulla strada.



adpress.it

Uno Scania non è un'opinione.

Perché il costo totale di possesso è quello che conta.

COSTO TOTALE DI POSSESSO

CONSUMI

Scania Streamline anche con motori Euro 6 di seconda generazione: per un ulteriore risparmio fino all'8%

PRODUTTIVITÀ

Affidabilità, servizi efficienti e una rete capillare, per mantenere sempre in movimento il vostro business

VALORE NEL TEMPO

Il valore di un mezzo sicuro ed instancabile si riconosce sempre

Prenota la prova del veicolo presso il tuo concessionario di zona.

Scania. Leader per vocazione.



SCANIA

www.scania.it

MERCEDÉS-BENZ

Actros in aiuto dei siriani

LINO SINARI
FRANCOFORTE

Partito da Francoforte, in occasione del recente Salone dell'Auto, un convoglio umanitario con aiuti per i rifugiati

si 4.000 km. Il progetto dell'associazione umanitaria "Luftfahrt ohne Grenzen e.V." e di Daimler Trucks ha voluto mettere a disposizione ai profughi siriani 10.000 coperte, capi di abbigliamento inver-

me dei sanguinosi combattimenti in Siria e necessitano di aiuto immediato. Il conflitto prosegue da oltre due anni, e sono proprio i bambini a pagare il prezzo più alto. Il 70 per cento dei rifugiati siriani,



siriani diretto a Gaziantep (Turchia meridionale). Qui, in prossimità del confine con la Siria, sorge il centro per la distribuzione di beni di prima necessità ai campi profughi. Il "Convoy of Hope - Wings on Wheels", formato da undici autoarticolati Mercedes-Benz Actros, trasportava aiuti per il valore di circa 4 milioni di Euro fino alla zona di confine tra Turchia e Siria lungo un percorso che si snoda per qua-

nali per 40.000 persone, 50.000 vaccini per bambini, tende, cibo per i più piccoli, sedie a rotelle, 2 ambulanze e 7 stazioni mobili di assistenza medica.

Daimler AG e LOG hanno deciso di far partire il convoglio in occasione della Giornata Mondiale dei Diritti dei Bambini. La carovana era accompagnata da due Mercedes-Benz Viano Marco Polo. Milioni di persone sono vitt-

infatti, è composto da donne e bambini.

"La situazione dei profughi, e dei più piccoli in particolare, all'interno dei campi è drammatica. Nelle zone di crisi manca tutto: tende, coperte, vaccini. Sosteniamo l'impegno di "Luftfahrt ohne Grenzen e.V." nel trasporto di beni di prima necessità mettendo a disposizione undici truck Mercedes-Benz Actros. Così, insieme a LOG, riusci-



Wolfgang Bernhard, Membro del Board of Management di Daimler AG e Responsabile di Daimler Trucks e Daimler Buses. A sinistra, il convoglio degli autoarticolati Actros in partenza da Francoforte.

remo ad alleviare almeno in parte la sofferenza, dando a queste persone speranze per il futuro", ha dichiarato Wolfgang Bernhard, Membro del Board of Management di Daimler AG e Responsabile di Daimler Trucks e Daimler Buses. Nel frattempo, nei campi sono nati circa 3.500 bambini (dati aggiornati a luglio 2013). Qui mancano beni di prima necessità, cibo, acqua, farmaci e ricoveri. Il "Convoy of Hope" fornirà ai campi alimenti per un valore di 800.000 Euro, offerti da aziende tedesche e sufficienti per sfamare 100.000 piccoli rifugiati. 50.000 bambini saranno vaccinati, in particolare contro il morbillo.

Il carico comprende anche due ambulanze (basate su Mercedes-Benz Sprinter) e 350 sedie a rotelle nuove per anziani e disabili dei campi profughi oltre sette importantissimi "Emergency Kits", che consentiranno di prestare cure mediche essenziali a 70.000 persone per un periodo di tempo fino a tre mesi. L'imminente arrivo della stagione invernale ha avuto un ruolo

fondamentale nella fase di pianificazione delle operazioni. Uno dei campi profughi al confine tra Turchia e Siria si trova infatti a 700 m di altezza, dove, di notte, le temperature scendono spesso sotto lo zero. Il convoglio fornisce quindi anche tende adatte all'inverno per 2.000 persone, 10.000 coperte ed indumenti pesanti per 40.000 bisognosi.

"Siamo davvero felici di essere riusciti a creare così velocemente questo convoglio insieme a Daimler Trucks, perché, nel frattempo, i rifugiati sono saliti a oltre un milione. I campi sono sovraffollati. Si tratta di una catastrofe umanitaria, secondo le Nazioni Unite la più grande di tutti i tempi", così Frank Franke, Presidente di LOG, riassume così la condizione dei profughi siriani. Da 10 anni l'organizzazione umanitaria LOG, con sede presso l'aeroporto di Francoforte, presta soccorso immediato in situazioni di crisi in tutto il mondo.

L'associazione provvede al trasporto per via aerea di beni di prima necessità a persone che si trovano in condizioni di

estremo bisogno. LOG è supportata dagli operatori aeroportuali e dalle compagnie aeree.

Gli undici autocarri sono motrici Mercedes-Benz Actros conformi alla norma Euro 6. I mezzi, 18 tonnellate di peso, cabina StreamSpace di 2,5 m di larghezza, montano di serie cambio automatico Mercedes PowerShift 3 ed sistemi di sicurezza ed assistenza alla guida Active Brake Assist 3 ed Attention Assist.

I truck dispongono inoltre di Tempomat con "Predictive Powertrain Control", che utilizza i dati GPS per il comando del cambio e rende ancora più efficiente ed economica la marcia su strada dei pesanti tedeschi. Il cuore dei veicoli è rappresentato dall'attuale motore Blue Efficiency Power OM 471 da 310 kW (421 cv) che consuma fino al 5 per cento di carburante in meno rispetto al predecessore (Euro 5). Con circa 800.000 esemplari venduti dal lancio sul mercato nel 1996, Mercedes-Benz Actros è l'autocarro pesante di maggior successo al mondo.

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE
Paolo Altieri

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

SEDE LEGALE
Via Stresa 15 - 20125 Milano
EDITORE Vega Editrice

PRESIDENTE Luisella Crobu

DIRETTORE EDITORIALE Cristina Altieri
CONDIRETTORE EDITORIALE Vincenzo Lasalvia

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

PROMOZIONE Piero Ferrari

ART DIRECTOR Renato Montino

IMPAGINAZIONE E FOTOCOMPOSIZIONE
Varano, Busto Garolfo (Milano)

STAMPA
Eurgraf, Cesano Boscone (MI)

Il Mondo dei Trasporti è registrato presso il Tribunale di Milano numero 327 del 4/5/1991 - Abbonamento annuo: Italia Euro 50,00, estero: Euro 130,00 - Banca d'appoggio: Uni-Credit 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).



Daimler AG e LOG hanno deciso di far partire la carovana umanitaria in occasione della Giornata Mondiale dei Diritti dei Bambini.

Alte prestazioni. Bassi consumi.

Il nuovo Actros. Una nuova dimensione della redditività.

Riduzione dei consumi fino al 7% in Euro V e fino al 5% in Euro VI rispetto al predecessore con motorizzazione Euro V: grazie a numerose innovazioni tecniche il nuovo Actros permette di risparmiare sui costi di gestione ad ogni km di percorso. E con il FleetBoard®, ora di serie, potete ridurre ulteriormente i consumi anche del 10%. Il risultato: una soluzione completa per una redditività straordinaria. Ora presso il vostro Concessionario di fiducia Mercedes-Benz e all'indirizzo www.mercedes-benz.it/truck

BLUE EFFICIENCY
POWER



Euro VI

Da oggi con incentivi statali di € 7.000.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

TECNOLOGIE ALL'AVANGUARDIA

FMX, IL NUOVO CAMPIONE DELLE MISSIONI ESTREME

Il nuovo Volvo FMX è più semplice da guidare e allo stesso tempo è caratterizzato da numerose innovazioni che ne potenziano l'efficienza e la resa fuoristrada. Il conducente può sterzare un veicolo dal carico pesante senza il minimo sforzo grazie alla nuova tecnologia Volvo Dynamic Steering. La grande innovazione tecnologica è costituita dal motore elettrico azionato elettronicamente collegato alla scatola dello sterzo. Questo motore collabora con il servosterzo idraulico e viene regolato migliaia di volte al secondo dalla relativa centralina elettronica. A basse velocità il motore elettrico sostituisce la potenza muscolare del conducente che può rilassarsi e sterzare senza sforzo né fatica". In questo modo il sistema dinamico di sterzata previene gli infortuni professionali che si verificano con maggiore frequenza tra i conducenti di veicoli industriali. Volvo Dynamic Steering consente inoltre di riacquistare automa-



ticamente la posizione centrale anche durante la retromarcia.

Sono però anche altre le innovazioni tecniche introdotte con la nuova generazione del modello da cantiere Volvo Trucks. Così la maggior parte delle nuove caratteristiche del telaio e della transmis-

sione disponibili nel nuovo FMX contribuiscono a migliorare la produttività del veicolo. Le nuove sospensioni pneumatiche sono realizzate in modo specifico esclusivamente per le attività svolte in cantiere. Il sistema di sospensioni consente di controllare automaticamente l'altezza del veicolo e, grazie a un'altezza da terra pari a 300 millimetri, la presa è eccellente. Le sospensioni pneumatiche sono disponibili con configurazioni degli assali 4x2, 6x4 e 8x4. La trasmissione I-Shift, già estremamente efficiente nelle manovre a basse velocità, può essere inoltre combinata con un assale anteriore di trazione ed è ora caratterizzata anche da un intervallo di cambio olio più lungo (450mila km). Il sistema di trazione anteriore è stato ulteriormente perfezionato per garantire una resa fuoristrada e una resistenza maggiori.

FMX è disponibile con motori da 11 e 13 litri con certificazione Euro 6. Il motore D13 ha una potenza che varia dai 380 ai 500 cavalli, mentre quella del motore D11 può variare dai 330 ai 450 cavalli. Per rispettare i requisiti Euro 6, il motore è stato dotato di un sistema EGR non raffreddato per il ricircolo dei gas di scarico che ne ottimizza la temperatura e riduce i livelli di NOx per un post-trattamento efficace. Il filtro antiparticolato si rigenera automaticamente in normali condizioni di guida. La produzione del nuovo Volvo FMX per i clienti europei è iniziata in settembre.

VOLVO TRUCKS

Originale prova di forza

GIANCARLO TOSCANO
GÖTEBORG

Volvo Trucks mostra i muscoli. La Casa svedese ha creato una nuova collezione di abbigliamento ispirata dal suo ultimo modello di camion per la cantieristica pesante, il Volvo FMX. La collezione fa parte di una recentissima partnership che il costruttore di Göteborg ha siglato con la nove

volte campionessa del mondo di Braccio di ferro, la straor-

nuovo Volvo FMX: uno dei più resistenti camion da can-

LA NOVE VOLTE CAMPIONESSA DEL MONDO DI BRACCIO DI FERRO HEIDI ANDERSSON PRESENTA LA NUOVA COLLEZIONE D'ABBIGLIAMENTO ISPIRATA DALL'FMX PER LA CANTIERISTICA PESANTE.

dinaria Heidi Andersson.

"La nostra collezione di abbigliamento è ispirata al

tiere del mondo, che vanta forza, resistenza ed esperienza tecnica di classe mondiale as-

solata - ha dichiarato Åsa Theleen, responsabile del reparto Brand & Marketing Communications per il Merchandise presso Volvo Trucks - Proprietà personificate anche da Heidi Andersson".

La nuova collezione, denominata "Volvo Trucks Driver Gear - FMX", è stata lanciata nel negozio Web di Volvo Trucks il 9 settembre (www.store.volvotrucks.com/f

mx) ed è stata presentata per la prima volta al Salone del veicolo industriale Comtrans di Mosca nella prima metà di settembre, al quale ha preso parte anche Heidi Andersson al fianco del Volvo FMX. In quanto parte integrante di una joint venture cooperativa, Heidi Andersson ha sviluppato anche un programma di allenamenti insieme a Volvo Trucks. "Sappiamo che molti conducenti di camion hanno

difficoltà a trovare tempo e spazio per l'esercizio fisico - ha detto ancora Theleen - È per questo motivo che, al momento, stiamo lavorando con Heidi per offrire a tutti gli interessati piccoli e semplici suggerimenti per l'allenamento che possono essere utilizzati da chiunque nella quotidianità".

La Andersson inoltre indosserà la nuova collezione di abbigliamento Volvo Trucks. "Heidi Andersson personifica proprietà quali forza, resistenza ed esperienza tecnica di classe mondiale assoluta - ha continuato Theleen - proprietà che caratterizzano anche i nostri camion. Per di più, rappresenta un grande esempio quando pratica esercizio fisico".



Åsa Theleen, Brand & Marketing Communications per il Merchandise presso Volvo Trucks

Heidi Andersson
bella e terribile

Nove volte campionessa mondiale di Braccio di ferro, Heidi Andersson è abituata a suscitare clamori ed entusiasmi. Nata 33 anni fa nel villaggio svedese di Ensamheten, 65 kg di peso e un'altezza di 170 cm, Heidi ha conquistato nove medaglie d'oro, cinque medaglie d'argento e tre medaglie di bronzo ai campionati del mondo nonché due ori agli Europei. Le prime gare organizzate di Braccio di ferro si sono svolte in California nel



1952. Il primo campionato del mondo si è tenuto nel 1992 e da allora è diventato un evento annuale, parecchio seguito.

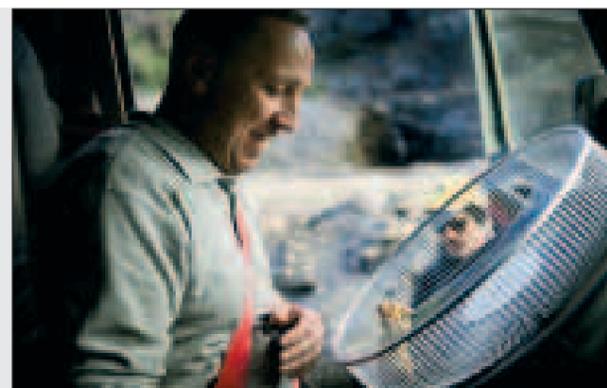
Durante la gara, due concorrenti poggiano i gomiti su un tavolo e si afferrano per mano. Vince la prima persona che riesce a spingere la mano dell'avversario sul tavolo. I concorrenti partecipano in varie categorie di peso. Naturalmente le donne competono contro le donne, gli uomini contro gli uomini.

tegorie di peso. Naturalmente le donne competono contro le donne, gli uomini contro gli uomini.

PRODEZZE AL VOLANTE NEL FILM "THE HAMSTER STUNT"

UN CRICETO ALLA GUIDA DEL VOLVO FMX

Straordinarie acrobazie firmate Volvo Trucks. È visionabile on line il nuovo filmato "The Hamster Stunt" che dimostra come un FMX dotato di Sterzata dinamica Volvo sia così facile da manovrare da poter essere guidato da un criceto lungo la ripida salita di una cava spagnola. Con la Sterzata dinamica Volvo, un motore elettrico sostituisce la potenza muscolare del conducente, consentendo a un criceto del peso di 175 grammi di guidare un camion. Si tratta di una tecnologia unica ed esclusiva nel settore automobilistico. "Alle basse velocità, un veicolo a pieno carico risulta così manovrabile da consentire di sterzare con un dito. Durante la guida in autostrada, il sistema di sterzata dinamica offre una stabilità direzionale senza paragoni", spiega Jan-Inge Svensson, l'ingegnere responsabile dello sviluppo del software del sistema presso Volvo Trucks. "The Hamster Stunt" è uno dei numerosi e spettacolari test a cui sono stati sottoposti i nuovi modelli Volvo Trucks. In "The Hook", il Presidente di Volvo Trucks Claes Nilsson rimane in equilibrio sulla parte anteriore di un Volvo FMX sospeso a 20 metri d'altezza. In "The Ballerina Stunt" la slackliner Faith Dickey cammina su un filo teso tra due camion che percorrono un'autostrada. Le richieste di tecnologia nei veicoli commerciali diventano sempre più complesse. In modo particolare nel trasporto merci, i veicoli devono essere altamente tecnologici per soddisfare l'esigenza di velocizzare i tempi del tra-



sporto stesso. Protagonista globale nel mondo del trasporto, obiettivo di Iveco è realizzare prodotti efficienti e nello stesso tempo rispettosi dei vincoli relativi alla mobilità sostenibile. Del resto il prezzo crescente della benzina e la crisi economica hanno portato a un aumento esponenziale del numero di veicoli alimentati a gas naturale circolanti sulle strade. Inoltre i veicoli alimentati a gas naturale non producono PM10 e questa caratteristica ecologica permette, laddove le ordinanze comunali lo prevedano, ai veicoli alimentati a gas naturale di circolare anche in caso di divieto per blocchi del traffico dovuti all'elevata presenza di inquinanti nell'atmosfera.



www.volvotrucks.it/fh

NUOVO VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress



Intervista

MAURO ZOLA
TORINO

L'usato è diventato in questi anni difficili una risorsa sempre più importante. Utile non soltanto ai concessionari ma anche ai costruttori per migliorare i propri bilanci. Non a caso i più accorti si sono da tempo organizzati per sfruttare al meglio l'opportunità. Nel caso di Iveco la divisione incaricata si chiama Usato Plus e da qualche tempo punta oltre che su Daily e la gamma dei camion anche sugli autobus Irisbus. A spiegarci come è strutturato il servizio è Matteo Ferrari, Used Manager per il marchio torinese.

Come è organizzato nella pratica il vostro servizio usato?

“Prima di tutto va rimarcato che Iveco opera nel settore della seconda mano con tre sedi dedicate, quella principale di Piacenza, una a Bari e l'ultima, ri-

mo in grado di soddisfare con gli usati disponibili in Italia, attiviamo una ricerca in tutto il continente e trasferiamo i camion che ci servono direttamente in Italia. Questo è possibile anche perché da Torino operiamo come moderatori per i vari mercati nazionali”.

Anche i clienti privati possono cercare direttamente tra il vostro usato europeo?

“Certo, interagendo con il nostro sito Used Plus, che riporta le migliori offerte da tutto il continente. Se qualcuno trova un mezzo di suo interesse poi provvediamo noi all'invio in Italia e a tutte le pratiche relative”.

Che vantaggi garantite ai vostri acquirenti di camion usati?

“Il fiore all'occhiello del nostro programma è la qualità dei camion, che devono avere non più di sei anni e una percorrenza inferiore ai 600mila chilometri. In più, vengono sottoposti

a base molto valida, in pratica da mezzi che sono tutti Euro 5, non troppo vecchi ne troppo usurati. In più, dopo il ritiro provvediamo a un controllo su venti punti mirati, che coinvolgono tutte le parti sensibili dei camion, dalla meccanica alla cinematica, dalle componenti elettriche a quelle elettroniche. Per arrivare anche allo stato della cabina, che riportiamo a un livello prossimo a quello del nuovo, con una scrupolosa pulizia del veicolo. Un particolare che riteniamo particolarmente significativo, dato che il camionista che poi utilizzerà uno dei nostri camion ha diritto di vederselo consegnato nelle migliori condizioni possibili”.

La vostra offerta riguarda esclusivamente usati marchiati Iveco oppure anche degli altri costruttori?

“Iveco Plus è aperto anche al secondo mano usato di altre marche, che se rispettano le caratteristiche di base possono far

svolte?”

“Il controllo di base spetta ancora al concessionario che ha del resto interesse a dare il miglior servizio possibile al suo cliente. Poi naturalmente operiamo delle verifiche periodiche: chi non ha ottemperato alle direttive stabilite rischia la decadenza dal servizio”.

La vostra rete in che modo è coinvolta anche nella vendita degli usati ritirati dai centri Iveco?

“È e resta la nostra prima linea. Anche nel caso di grosse operazioni per la maggior parte gli usati vengono smistati nei concessionari di tutta Italia. Il mercato dell'usato ormai coinvolge tutto il territorio e uno Stralis che abbiamo ritirato a Milano, in base alle richieste, può poi essere venduto in Sicilia. I mezzi più vecchi e quelli che non rientrano nel programma Usato Plus vengono canalizzati su commercianti oppure dirottati all'estero, in Paesi in

ANCHE GLI AUTOBUS NELLA STRATEGIA

MERCATI INTERNAZIONALI:
IVECO ATTIVA SINERGIE

Dopo aver sfruttato al meglio le possibilità offerte dall'usato di camion e veicoli commerciali, Iveco sta ora concentrando l'attenzione sul settore degli autobus, approfittando anche del fatto che il manager Matteo Ferrari è uno specialista del ramo.

Come funziona il settore degli Irisbus di seconda mano?

“C'è in effetti una buona domanda - spiega il manager - anche se il nostro autobus, soprattutto quello di qualche anno fa è un prodotto essenzialmente nazionale, contrariamente a Iveco che è un world player. I bus erano costruiti in Italia per il mercato italiano e in Francia per quello francese, il che ne limitava un po' la diffusione. Ora invece i nostri interurbani possono ben figurare in tutta Europa e anche il nostro coach Magelys ci ha permesso di attivare sinergie con tutti gli altri mercati”.

Non sono però soltanto le caratteristiche della gamma a preoccupare nel caso degli autobus usati.

“Soprattutto con i turistici le emissioni bloccano molte trattative, abbiamo a disposizione degli Euro 3 di cinque o sei anni, ancora perfettamente utilizzabili, ma un operatore non può acquistarli per poi trovarsi bloccato all'ingresso di una città d'arte”.

MATTEO FERRARI

Gli autobus
nel cuore

Si è svolta tutta in Iveco la carriera di Matteo Ferrari e per buona parte nell'organigramma Irisbus: “Dove sono entrato negli anni Novanta, nel settore amministrativo, il che non guasta mai, anche se poi si passa a fare il commerciale saper fare i conti si rivela sempre utile”. Nel 2003 Ferrari diventa responsabile dell'usato Irisbus, ruolo che ricopre fino al settembre dello scorso anno, “quando mi è stata affidata la responsabilità dell'intero Centro Usato Iveco, prospettiva che ho accolto molto volentieri, anche se una parte del mio cuore è rimasta legata agli autobus.

servata agli autobus, a Modena. Quest'ultima è stata inserita soltanto di recente nel programma Usato Plus”.

Come è suddiviso il lavoro nelle varie realtà?

“Diciamo che tutte le trattative principali si svolgono a Piacenza, in particolare quelle a supporto della vendita alle grandi flotte, che richiedono un impegno logistico non indifferente per il ritiro di numerosi camion usati. Allo stesso modo lì si concentra buona parte dell'attività commerciale, cioè della ricerca di nuovi clienti per il nostro usato garantito. Altra attività fondamentale è il supporto alla rete di dealer Iveco, nel caso si occupino di fornire importanti ritiri noi parzialmente i seconda mano. Da non dimenticare poi anche il lavoro che svolgiamo di supporto a Iveco Capital per i mezzi che rientrano in anticipo dai leasing, il cui numero in questi anni è aumentato esponenzialmente, compresa l'attività di remarketing per inserirli nuovamente sul mercato”.

Quali sono invece i contatti con le altre filiali europee?

“Si tratta del nostro terzo canale di attività. Di fronte a richieste specifiche che non sia-

Matteo Ferrari, Used Manager Iveco

Offensiva globale
con Usato Plus

Matteo Ferrari, Used Manager di Iveco

sti a controlli attenti e rigorosi. A completa tutela del cliente c'è poi la garanzia che, a seconda del modello scelto, può andare dai 6 ai 24 mesi. Questo vale per i Daily, per i camion e da un anno a questa parte anche per gli autobus. Per cui partiremo nei prossimi giorni con una campagna promozionale mirata”.

Può essere più preciso riguardo alle operazioni di ricondizionamento?

“Come già detto per entrare nel programma partiamo da una

parte del programma. Questo vale sia per i veicoli industriali che per quelli commerciali”.

Chi provvede al ricondizionamento del camion usato?

“Questa attività è effettuata soprattutto dalla nostra rete. Cioè sulle grandi forniture provvede direttamente il Centro usato competente, ma per quelli ritirati dai nostri concessionari svolgono le operazioni in proprio, seguendo però in modo rigoroso le nostre direttive”.

Chi controlla che le operazioni vengano effettivamente

cui le richieste, anche relative alle emissioni, sono meno restrittive”.

Anche all'estero non richiedono però veicoli sempre più aggiornati?

“Sì, i parametri in quel senso si sono ristretti, ma bisogna anche considerare che oggi difficilmente ritiriamo camion con più di otto anni e quindi si tratta di veicoli già aggiornati, che possono ancora funzionare bene in molte aree”.

Oltre al sito internet come utilizzate i new media per la vendita dell'usato?

“Come ente centrale coordiniamo anche tutta quella parte di attività. Iveco crede molto nei new media, in cui siamo attivi da tempo, quindi il nostro servizio usato è presente su Facebook e su LinkedIn, che non sono canali diretti di vendita ma sono indispensabili per dare visibilità e creare sempre nuovi contatti con possibili clienti”.

Avete in programma anche corsi di formazioni specifici?

“Certo, coordiniamo l'attività di formazione al personale per la vendita e per il marketing, corsi di cui sono beneficiari soprattutto i nostri dealer.

Nelle nostre richieste c'è per ogni concessionaria la disponibilità di un venditore dedicato all'usato, un commerciale specializzato e opportunamente preparato. Può sembrare un investimento eccessivo, invece si ripaga molto in fretta e i risultati si vedono”.

Avete previsto anche un'offerta finanziaria specifica a supporto di Usato Plus?

“Al momento non sono in atto campagne specifiche con tassi particolarmente agevolati, che comunque vengono proposte periodicamente, ma ci sono leasing studiati appositamente per i seconda mano, messi a disposizione dalla nostra captive”.

In apertura parlavamo di quanto l'usato possa essere considerato una risorsa soprattutto in questi anni di crisi. I dati confermano questa lettura?

“I numeri si sono mantenuti importati, diversamente da quel che è successo per il nuovo. In più, il mercato attuale è assolutamente in fermento. Nel 2012 abbiamo venduto 2.300 unità, con un fatturato che ha superato i trentacinque milioni di euro.

Per l'anno in corso contiamo alla peggio di fare gli stessi numeri, anzi, mi sento di dire che riusciremo a ottenere un incremento del 10 o forse del 15 per cento”.

Come ha accolto la vostra rete l'impegno richiesto per l'usato?

“Quello dei seconda mano per i nostri dealer resta un business importante. Il nuovo soffre e allora bisogna cercare delle possibilità alternative, l'usato è una delle più concrete e funzionali. Poi come sempre ci sono due velocità, c'è chi ci lavora di

”

IL FIORE ALL'OCCHIELLO DEL NOSTRO PROGRAMMA È LA QUALITÀ DEI CAMION, CHE DEVONO AVERE NON PIÙ DI 6 ANNI E UNA PERCORRENZA INFERIORE AI 600MILA CHILOMETRI. IN PIÙ, VENGONO SOTTOPOSTI A CONTROLLI ATTENTI E RIGOROSI. COMPLETA IL TUTTO LA GARANZIA.

più e chi di meno. Ma anche a livello di associazione dei concessionari Iveco si è puntata l'attenzione verso questo programma. Pur con risultati diversi tutti stanno cercando opportunità da questo business”.



Nel 2012 Iveco ha venduto 2.300 veicoli usati, con un fatturato superiore ai trentacinque milioni di euro.

CAMPIONE DI PRODUTTIVITÀ.

L'UNICO EURO 6
CON TECNOLOGIA
HI-eSCR
AD ALTA EFFICIENZA

3 ANNI
DI GARANZIA
INCLUSA

FINO A 7.700€ DI
INCENTIVI STATALI
PRENOTABILI



- + Hi-Technology & Telematics - touch screen con sistema di navigazione IVECONNECT e valutazione dello stile di guida (DSE), lo strumento per la riduzione dei consumi.
- + Hi-Performance & Efficiency - prestazioni eccellenti senza perdere di vista i consumi e l'ecologia.
- + Hi-Comfort & Ergonomics - cabina progettata sulle esigenze del cliente per rendere ogni viaggio più piacevole e confortevole.

Nuovo Stralis Hi-Way Euro 6: Campione di produttività.



Numero verde
800-800288

IVECO

WWW.IVECO.IT



FABIO BASILICO
MOSCA

Il mercato russo accoglie a braccia aperte la nuova gamma Renault Trucks accompagnata dalle Optifuel Solutions, presentate in pompa magna alla 12esima edizione della mostra internazionale dei veicoli commerciali Comtrans di Mosca, tenutasi presso il Crocus Expo Trade & Exhibition Centre della capitale russa. Il lancio in Russia dell'articolata famiglia di soluzioni per l'efficiente gestione del parco mezzi incrementa la già positiva immagine che hanno i modelli della nuova gamma della Losanga presso gli utilizzatori locali. Le Optifuel Solutions sono state

formance, esaminare il consumo dei veicoli. L'obiettivo è migliorare la produttività della flotta e ridurre i costi d'esercizio dell'azienda. In pratica, Optifleet è composto da una centralina elettronica installata sul veicolo, un sistema di telecomunicazione per trasferire i dati e un sito web per la messa a disposizione delle informazioni. L'offerta Optifleet si presenta sotto forma di quattro moduli: il modulo check mette a disposizione le informazioni tecniche del veicolo per ridurre il consumo; il modulo drive permette di ottenere le informazioni sui tempi di guida e di scaricare a distanza i dati delle schede "autista" e la memoria del cronotachigrafo; il modulo

nault Trucks. I visitatori hanno avuto la possibilità di vedere e toccare con mano, per la prima volta in Russia, le gamme T (lunga distanza) e K (cava/cantiere).

La gamma T ha tutte le carte in regola per giocare un ruolo da protagonista sul mercato, come si conviene all'ammiraglia di famiglia. L'offerta Renault Trucks è omogenea: il

RENAULT TRUCKS

La Losanga sul colbacco

Offensiva a Est

Il lancio in Russia della famiglia di soluzioni per l'efficiente gestione del parco mezzi incrementa la già positiva immagine che hanno i modelli della nuova gamma Renault Trucks presso gli utilizzatori.

zione, nonostante i vincoli legati alla normativa Euro 6. In gamma ci sono quattro diverse cabine: Day Cab (cabina corta, tetto standard, tunnel 200 mm, senza letto, tre gradini, motore DTI 11); Night & Day Cab (cabina profonda, tetto standard, tunnel 200 mm, letto basso, tre gradini, motori DTI 11 e DTI 13); Sleeper Cab (cabina profonda, tetto sopraelevato, tunnel 200 mm, letto basso + optional letto alto, tre gradini, motori DTI 11 e DTI 13); High Sleeper Cab (cabina profonda, tetto sopraelevato, pavimento piano, due letti, quattro gradini, unicamente con motore DTI 13). T è dunque dotato degli Euro 6 DTI 11 e DTI 13. Il sei cilindri in linea DTI 11 è disponibile in tre livelli di potenza: 380, 430 e 460 cv. Il sei cilindri in linea DTI 13 è declinato nelle seguenti proposte: 440, 480 e 520 cv.

Per le attività edili e cantieristiche Renault Trucks propone due gamme distinte: la gamma edilizia C e la gamma cava/cantiere K. Robustezza, comfort di lavoro, carico utile, motricità, nuove motorizzazioni Euro 6, basso consumo di carburante, facilità d'allestimento: variabili determinanti nel calcolo della produttività in questi settori di riferimento che le gamme C e K intendono soddisfare in pieno. La gamma C, disponibile con due larghez-

ze di cabina, si caratterizza, innanzitutto, per un elevato carico utile, un comfort simile a quello di un camion lunga distanza e naturalmente ridotti consumi. Inoltre, l'eccellente motricità e la manovrabilità in tutte le condizioni, le consentono di soddisfare i professionisti del movimento terra. K rappresenta il nuovo punto di riferimento in materia di robustezza e capacità di superamento di passaggi difficili. Grazie a una tara ottimizzata, la gamma C ha un carico utile eccezionale, che arriva fino a 22,8 tonnellate su un 8x4. La gamma K offre MTT fino a 50 tonnellate e MTC (Massa Totale Combinazione) fino a 120 tonnellate. Per la gamma C sono disponibili quattro tipi di cabina: Day Cab, Night & Day Cab, Sleeper Cab e Global Cab. Per la gamma K ce ne sono due: Day Cab e Night & Day Cab. Le cabine sono proposte con due gradini per i C con cabina da 2,3 metri, tre gradini per i C con cabina da 2,5 metri e la gamma K e quattro gradini per i K con tutte le ruote motrici. La propulsione è assicurata dai nuovi motori Euro 6 DTI 11 e DTI 13 nonché dall'Euro 6 DTI 8. Tre le potenze disponibili per il DTI 13: 440, 480 e 520 cv; per il sei cilindri in linea DTI 11 si parla di 380, 430 e 460 cv. Infine il DTI 8 per Renault Trucks C con 250, 280 e 320 cv.

LA LOSANGA HA PARTECIPATO ALLA 12ESIMA EDIZIONE DELLA MOSTRA INTERNAZIONALE DEI VEICOLI COMMERCIALI COMTRANS DI MOSCA. L'OCCASIONE PER PRESENTARE LA NUOVA GAMMA E LE OPTIFUEL SOLUTIONS, ORA DISPONIBILI PER LE AZIENDE DI TRASPORTO SUL MERCATO RUSSO.

sviluppatе dalla Casa francese con l'obiettivo di ridurre in modo drastico i consumi di carburante dei veicoli. L'Optifuel Programme comprende la formazione alla guida razionale, erogata da esperti di Renault Trucks, denominata Optifuel Training, e il software di monitoraggio e analisi del consumo Optifuel Infomax. C'è anche il sistema informatico di gestione della flotta Optifleet, la soluzione di gestione della flotta che consente d'incrementare la redditività d'esercizio dell'azienda. Optifleet permette di localizzare un veicolo o una flotta, comunicare con gli autisti, scaricare semplicemente i dati tecnici e sociali, consultare i tempi d'attività degli autisti, analizzarne la per-

map offre una localizzazione in tempo reale; il modulo link dà accesso a una messaggeria che collega gli autisti alla loro base. Con le due offerte complementari Optifleet e Optifuel Infomax, Renault Trucks è l'unico costruttore a proporre un ventaglio di strumenti di misura, d'analisi e di monitoraggio del consumo, adatti alle esigenze di ciascun cliente. Questi sistemi, infatti, consentono di ridurre il consumo sia alle piccole e medie imprese sia alle grandi società con importanti flotte e sono appropriati per tutti i campi d'attività: edilizia, distribuzione o trasporto su lunga distanza. La mostra Comtrans è stata l'occasione anche per presentare i veicoli della nuova gamma Re-

DISTRIBUZIONE: OFFERTA COMPLETA PASSI DA GIGANTE CON LA NUOVA GAMMA D

Modularità, versatilità, efficienza. Sono le tre parole d'ordine che hanno accompagnato il lancio internazionale della nuova gamma Renault Trucks declinata in lunga distanza, cava/cantiere ed edilizia, distribuzione. D è la lettera che identifica la nuova gamma Distribuzione di Renault Trucks. L'operazione si iscrive nella continuità, dal momento che i nuovi modelli sono eredi dell'affidabilità, della qualità e dell'ergonomia dei veicoli da distribuzione concepiti da sempre da Renault Trucks. L'evoluzione segue tre criteri: rispondere alla normativa Euro 6, migliorare l'ergonomia e presentare un design più deciso. L'offerta prevede una sola gamma e veicoli per coprire l'insieme delle esigenze dei clienti: il D (da 10 a 18 tonnellate), il D Wide (da 16 a 26 t) e il D Access (da 18 a 26 t). C'è poi un'offerta complementare per coprire le esigenze dei clienti da 3,5 a 7,5 t. Le nuove motorizzazioni Euro 6 sono un sei cilindri DTI 8 e un quattro cilindri DTI 5. Nella versione 240 cavalli, il quattro cilindri è il più potente del mercato. DTI 5 e DTI 8 si basano su tecnologie riconosciute, adatte alle applicazioni urbane. Il DTI 5 con 5.1 litri di cilindrata è disponibile con potenze di 210 cv (coppia di 800 Nm) e 240 cv (900 Nm). Il DTI 8 con 7.7 litri di cilindrata esprime 250 cv (950 Nm), 280 cv (1.050 Nm) e 320 cv (1.200 Nm). Per i clienti che desiderano ridurre ancor di più i loro costi di esercizio, D e D Wide possono essere associati all'Optifuel Programme, grazie al quale le economie nel consumo di carburante possono raggiungere il 15 per cento. Nel settore della distribuzione, dove i mestieri e le applicazioni d'uso sono molto diversi, un camion deve rispondere in modo preciso alle esigenze del cliente. È per questa ragione che Renault Trucks propone più di cento modelli all'interno della gamma D, completamente personalizzabili, ma allo stesso tempo più semplici da allestire. Grazie a un sito web specifico, infatti, i carrozzieri hanno accesso, fin da subito, a tutti i disegni del veicolo: possono quindi anticipare il proprio lavoro e ridurre i tempi di allestimento di circa il 20 per cento. La gamma D è stata anche concepita per permettere un facile accesso alle zone più strette. Il raggio di sterzata ridotto facilita le manovre



e fa la sua parte anche la compattezza della cabina. D Access è il solo veicolo del mercato con cabina a pianale ribassato che disponga di una larghezza fuori tutto di 2,29 m. Ciò gli permette la raccolta di rifiuti in zone strette, limitando al tempo stesso gli sforzi per accedere alla cabina. Il modello D con cabina da 2 metri, sviluppato in partnership con l'alleata Nissan, è disponibile in versione da 3,5 a 7,5 tonnellate proponendosi come veicolo ideale per la distribuzione urbana di medio tonnellaggio. La compattezza di questo D, unita alla cabina avanzata, gli permettono di essere facilmente manovrabile in città. I motori Euro 6 DTI 3 da 150 e 180 cv offrono prestazioni di alto livello con una coppia elevata disponibile a partire da 1.200 giri/min. Per adattarsi a utilizzi molto diversi D con cabina da 2 metri dispone di una larga gamma di passi, di predisposizioni per l'allestimento e di prese di forza. La cabina inoltre può essere ribaltata a 45° per facilitare l'accesso al motore al momento delle manutenzioni.

IL MIO CAMION È UN CENTRO DI PROFITTO

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LUNGA DISTANZA
GAMMA T



renault-trucks.it





RENAULT TRUCKS

La gamma T in campo con l'hockey

FABIO BASILICO
COLLALBO

Renault Trucks scende in campo, non quello erboso ma quello di ghiaccio. A Collalbo (Bz), sull'altipiano del Renon, in Alto Adige, è stata presentata la squadra Ritten Sport-Renault Trucks che parteciperà al campionato italiano di Serie A di hockey su ghiaccio e di cui la Casa francese è main sponsor. L'occasione ha permesso a Renault Trucks di presentare, in anteprima nazionale, il nuovo veicolo della gamma T per lunga distanza che ha suscitato forte interesse tra gli addetti ai la-

vori e non.

Durante l'incontro Stefano Ciccone, Amministratore unico di Renault Trucks Italia, ha evidenziato come lo studio e la progettazione delle nuove gamme sia iniziato ben 7 anni fa, lo stesso anno in cui iniziava la partnership con Ritten Sport. La stagione 2013/2014 rappresenta quindi, per entrambe le realtà, l'anno in cui raccogliere successi sul campo e sul mercato. Roberto Sterza, Direttore Marketing e Comunicazione di Renault Trucks Italia, ha sottolineato come le qualità di robustezza, affidabilità e fierezza, proprie delle nuove gamme Re-

nault Trucks, ben si sposino con i valori propri dell'hockey su ghiaccio.

Per quanto riguarda la parte sportiva, Ritten Sport-Renault Trucks si presenta ai nastri di partenza del campionato con le carte in regola per ben figurare. La squadra, infatti, ha forti am-

bizioni per la stagione 2013/2014 grazie a una buona campagna acquisti, che ha visto arrivare sull'altipiano, tra gli altri, la stella americana Chris Mason, portiere dei Nashville Predators in NHL. Il Presidente del team altoatesino, Thomas Rottensteiner, ha dichiarato:

"Mason è la nostra stella e la squadra, anche grazie a stranieri di alto livello, è altamente competitiva". Il campionato di hockey su ghiaccio prenderà il via il 21 settembre e si concluderà con i play-off in primavera. La Serie A, denominata da quest'anno Elite A, è composta dal-

le migliori 8 squadre italiane che rappresentano le diverse regioni del Nord Italia. Per tutta la durata del campionato Renault Trucks sarà presente al fianco della squadra con una serie di iniziative, volte a promuovere il marchio e le nuove gamme.

GARANZIA DI EFFICIENZA

MOSSA VINCENTE SULLA LUNGA DISTANZA

La nuovissima gamma Lunga Distanza T ha tutte le carte in regola per giocare un ruolo da protagonista sul mercato, come si conviene all'ammiraglia di famiglia Renault Trucks. A cominciare dal design progettato per stupire con l'imponente calandra a forma di trapezio evocante il simbolo "π" e i fari a forma di boomerang che presidiano l'ampia cabina, la cui aerodinamica è stata studiata in modo particolarmente approfondito. La cabina presenta, così, un parabrezza inclinato a 12°, ha forma di trapezio, largo 2,30 m davanti e 2,50 m dietro, con un miglioramento del coefficiente di penetrazione dell'aria (cx), che può arrivare al 12 per cento. T è stata progettata per essere uno strumento al servizio del conducente e del trasportatore affinché svolgano il loro lavoro il più efficacemente possibile. Renault Trucks ha infatti ideato la sua nuova gamma con l'obiettivo d'ottimizzare il valore d'uso totale dei veicoli. Ha, quindi, messo la sua esperienza al servizio dei clienti per proporre una soluzione globale di trasporto. S'impegna ad accompagnarli per tutta la durata di vita del mezzo e a fornire loro strumenti performanti, in materia di finanziamenti, assicurazioni, consumo di carburante, formazioni alla guida razionale, servizi di prossimità per garantire una manutenzione efficace ed evitare il fermo del veicolo.

Il T è, quindi, sempre disponibile con Optifuel Programme che comprende la formazione alla guida razionale, erogata da esperti di Renault Trucks, l'Optifuel Training, e il software di monitoraggio e analisi del consumo Optifuel Infomax. Tutti i T, inoltre, sono predisposti per il sistema informatico di gestione della flotta Optifleet, che permette di guadagnare fino a 5.000 euro all'anno per veicolo. In effetti, per una flotta, si riesce a risparmiare fino al 15 per cento, abbinando il software d'analisi e monitoraggio del consumo Optifuel Infomax, alla formazione alla guida razionale. L'offerta Renault Trucks è omogenea: il costruttore propone un solo veicolo, la cui modularità consente di coprire tutte le esigenze dei clienti del trasporto a lungo raggio. T propone ai trasportatori un ottimale equilibrio tra risparmio di carburante e comfort di vita a bordo. T mostra i consumi

più bassi del mercato, in calo del 5 per cento rispetto alla precedente generazione, nonostante i vincoli legati alla normativa Euro 6. La catena cinematica si avvale di nuovi motori Euro 6, nello specifico i DTI 11 e DTI 13. Per svilupparli Renault Trucks si è basata sui suoi monoblocchi Euro 5 e ha ottimizzato la tecnologia SCR, ora completata da un filtro antiparticolato. Il sei cilindri in linea DTI 11 è disponibile in tre livelli di potenza: 380 cv (coppia di 1.800 Nm), 430 cv (2.050 Nm) e 460 cv (2.200 Nm). Il sei cilindri in linea DTI 13 è declinato nelle seguenti proposte: 440 cv (2.200 Nm), 480 cv (2.400 Nm) e 520 cv (2.550 Nm).

Il cambio automatizzato Optidriver, di serie su tutta la gamma, ha un nuovo software di gestione d'innesto dei rapporti. A richiesta, il cambio Optidriver è abbinato a una nuova modalità, chiamata Fuel Eco, accoppiata al regolatore di velocità Eco Cruise Control, che modifica la strategia d'innesto dei rapporti dando priorità assoluta alla riduzione del consumo. I clienti possono anche disporre, a richiesta, del cambio manuale B14, sviluppato dal Gruppo Volvo. È particolarmente robusto e ha il Driving Monitoring System che indica al conducente il miglior rapporto da utilizzare.

La nuova cabina è più spaziosa e confortevole, avendo una larghezza di 2,5 metri. Dispone di un letto estensibile e di uno superiore che può essere trasformato in uno spazio di stivaggio supplementare. Il tunnel motore è stato abbassato a 200 mm e, nella versione con pavimento piano, sparisce del tutto. Il posto guida è stato ottimizzato con nuovi sedili, disegnati da Recaro per Renault Trucks, una plancia di bordo ergonomica con display centrale da 7" (il più largo del mercato) e la possibilità di modificare l'ubicazione dei pulsanti sulla plancia di bordo. T offre anche un vano con un accesso esterno/interno e un angolo d'apertura delle porte a 85°.

Il conducente dispone di diversi ausili alla guida per una sicurezza ancora maggiore, di fari di svolta e di un volante multifunzione, regolabile in tre dimensioni. In gamma ci sono quattro diverse cabine: Day Cab (cabina corta, tetto standard, tunnel 200 mm, senza letto, tre gradini, motore DTI 11); Night & Day Cab (cabina profonda, tetto standard, tunnel 200 mm, letto basso, tre gradini, motori DTI 11 e DTI 13); Sleeper Cab (cabina profonda, tetto sopraelevato, tunnel 200 mm, letto basso + optional letto alto, tre gradini, motori DTI 11 e DTI 13); High Sleeper Cab (cabina profonda, tetto sopraelevato, pavimento piano, due letti, quattro gradini, unicamente con motore DTI 13).



Foto di gruppo dei giocatori del team Ritten Sport-Renault Trucks al tavolo dei relatori. Sotto, una fase di una partita di hockey.



**PUÒ UN CAMION RIDURRE
I CONSUMI, L'INQUINAMENTO E
NON DARTI PENSIERI PER 5 ANNI?**

MAN PUÒ.



Per la vera efficienza conta pure su MAN.

Abbandonate i luoghi comuni e lasciatevi convincere dalle incredibili prestazioni della nuova gamma MAN Euro 6. I nuovi motori producono l'80% in meno di ossido di azoto ed il 66% in meno di particolato rispetto agli standard attuali senza farvi rimpiangere nulla dei collaudati Euro 5. Il TGX EfficientLine, specificatamente progettato per la massima efficienza, dimostra chilometro dopo chilometro come è possibile ridurre i costi di gestione senza rinunciare a qualità, comfort ed affidabilità. Grazie alla sua particolare configurazione, potete trasformare il diario di bordo in un libro dove annotare i risparmi conseguiti ogni giorno. Scoprite cos'altro può fare MAN per voi grazie alle soluzioni di trasporto integrate che includono finanziamento, contratto di assistenza e gestione telematica del mezzo. MAN. Semplicemente efficiente.

Numero Verde
800-592620



VOITH

Il Retarder conquista Cascione

PAOLO ALTIERI
MIGLIONICO

Passione, competenza, serietà. Questi gli ingredienti della ricetta di successo della Cascione Autotrasporti, affermata ditta di trasporti con sede legale e amministrativa in Basilicata, a Miglionico, paese in provincia di Matera noto per le vicende storiche legate al Castello del Malconsiglio, e filiale a Piacenza. Pasquale Cascione, classe 1943, fondatore e titolare dell'azienda di famiglia, ha messo a frutto con caparbia determinazione il suo naturale talento imprenditoriale per dare vita a una società in grado di operare in tutta Europa nel campo del trasporto di prodotti chimici. Una flotta imponente quella messa in piedi da Pasquale Cascione, 120 trattori, 270 semirimorchi, 2 semoventi per movimentazione container da 20" e 30" ai quali si stanno progressivamente unendo 20 nuovi trattori, dieci firmati Iveco e altri dieci di marca Volvo Trucks. Sul piazzale della sede di Miglionico fanno già bella mostra di sé i primi due nuovissimi Volvo FH16 appena consegnati. Sono entrambi muniti di retarder Voith, una dotazione tecnologica avanzata di cui Pasquale Cascione va fiero. "Sono estremamente soddisfatto del prodotto Voith - ammette senza giri di parole - io sono solito provare tutte le macchine che entrano a far parte della

flotta aziendale e, nel caso dei due nuovi trattori Volvo, ho potuto constatare sul campo l'efficienza e le prestazioni del retarder Voith".

Ad accompagnare l'introduzione del Retarder VR 3250, modello che Voith ha sviluppato appositamente per Volvo, le Officine Meccaniche Drago di San Basilio in Mottola (Ta), partner service Retarder Voith.

DIECI NUOVI VOLVO EURO 6 EQUIPAGGIATI CON L'AVANZATO RETARDER VOITH VR 3250, DI CUI 2 GIÀ CONSEGNATI, STANNO ENTRANDO A FAR PARTE DELL'IMPONENTE FLOTTA DELLA CASCIONE AUTOTRASPORTI SRL, UNA DELLE PIÙ IMPORTANTI AZIENDE DI TRASPORTO DEL SUD ITALIA.

A Miglionico era dunque presente anche Mino Drago, al fianco di Armin Rieck, responsabile del settore strada di Voith Turbo Italia, orgoglioso della proficua collaborazione instaurata con la ditta di trasporti lucana, le cui origini risalgono al 1975 come Cascione Pasquale Autotrasporti, a cui segue nel 2005 la costituzione dell'attuale Cascione Autotrasporti. All'inizio del 2013 il vulcanico Pasquale Cascione ha poi dato vita alla Cascione Trasporti Srl, un'azienda i cui titolari sono i tre figli di Pasquale: Giovanni, Lucia e Mariangela, sempre al fianco del padre nella conduzione degli affari di famiglia

(Giovanni è Responsabile amministrativo della Cascione Autotrasporti, Lucia responsabile della fatturazione e Mariangela è Responsabile Qualità).

Un Gruppo aziendale rigorosamente a conduzione familiare che trova nel suo amministratore unico, personaggio di grande carisma, il solido punto di riferimento per la gestione quotidiana di tutte le complesse atti-

vità. Una vera e propria vocazione per i trasporti quella di Pasquale Cascione: dopo l'esperienza maturata a fianco del padre Giovanni, Pasquale decide di dare vita a una nuova realtà, la Cascione Autotrasporti appunto, che ha saputo affermarsi come punto di riferimento nelle attività logistiche di trasporto di sostanze chimiche in ambito nazionale e internazionale. "Nel corso degli anni siamo notevolmente cresciuti sia dal punto di vista organizzativo/strutturale che da quello del business e del fatturato - spiega Pasquale Cascione - Nel 2010 avevamo un'ottantina di trattori, oggi siamo a 120 trattori e



Da sinistra Pasquale Cascione con Armin Rieck, responsabile settore strada di Voith Turbo Italia.

270 semirimorchi. Gli autisti sono oltre cento, senza contare le 12 persone in ufficio, le 6 in officina e le 7 impegnate nel lavaggio". La Cascione dispone infatti di una moderna stazione di lavaggio certificata SQAS con tre piste (alimentari e sostanze chimiche) per la pulizia esterna e la bonifica interna di autocisterne. "Nella sede legale e operativa di Miglionico - continua a raccontare Cascione - disponiamo di un parcheggio automezzi di 60mila mq, un'officina attrezzata, un deposito, un ufficio, un distributore di gasolio, un'area attrezzata per effettuare le revisioni periodiche dei mezzi aziendali, l'area lavaggio e quella dedicata allo stoccaggio dei tanks containers".

La flotta della Cascione è di quelle importanti, per numeri e tipologia di mezzi. Oltre ai trattori stradali con allestimento adr, sono operativi cisterne stradali e tanks containers in swap bodies in acciaio inox (autorizzati anche a trasportare rifiuti speciali, attività che la Cascione ha iniziato nel 2009), maxi silos stradali di cui 2 silos aspiratori (Vacuum), semirimorchi porta containers, centinati in adr. "Su ogni singolo componente della flotta - prosegue Pasquale Cascione - è installato un sistema per il controllo satellitare e disponiamo anche di controllo

computerizzato del gasolio in remoto e controllo ore di guida degli autisti. L'intera flotta è affiancata da personale competente e qualificato grazie alla formazione continua fornita dall'azienda tramite sessioni di addestramento e corsi di aggiornamento. La reperibilità 24 ore su 24 consente di far fronte

di chiunque altro prodotto. Il retarder Voith è più puntuale, preciso ed efficiente al massimo, quando raggiunge una certa temperatura di esercizio si disinscrive e basta. Fin da quando lo usiamo non abbiamo mai riscontrato problemi e la manutenzione si riduce a quella ordinaria necessaria al buon funzio-

CONCRETI VANTAGGI

EFFICIENZA FRENANTE, SICUREZZA E RISPARMIO DI CARBURANTE

Il compatto Retarder VR 3250 è stato sviluppato da Voith appositamente per Volvo Trucks. Con un peso aggiuntivo di appena 60 kg, il rallentatore garantisce prestazioni frenanti al top, anche perché è sviluppato in modo da interfacciarsi con l'impianto can bus del veicolo. "Ormai anche in Italia - ha spiegato Armin Rieck, responsabile del settore strada di Voith Turbo Italia - è stata compresa l'importanza del retarder, che permette di ottenere una maggiore sicurezza grazie a una potenza frenante incrementata e di raggiungere un effettivo risparmio sia di carburante che del normale impianto freni del veicolo". Il rallentatore è perfettamente integrato nel sistema di frenatura del veicolo grazie ai sistemi elettronici del veicolo ed è a tutti gli effetti una parte integrante dei sistemi di frenatura. L'attivazione del retarder avviene automaticamente attraverso il pedale del freno o alternativamente attraverso la leva posizionata sullo sterzo. Sulle strade in discesa dove occorre frenare il veicolo viene mantenuto costantemente a una determinata velocità selezionata dal conducente. L'ideale è dunque accoppiare questa funzionalità di cruise control del retarder Voith con la funzione cruise control del veicolo per l'ottimizzazione della performance frenante.

a tutte le esigenze dei clienti, programmate e non". La flotta Cascione ha una media di percorrenza annuale di circa 20 milioni di km, con rotte che toccano l'intera Europa occidentale e puntate in alcuni Paesi dell'Europa orientale. L'80 per cento della clientela dell'azienda di Miglionico è estera. Al 31 dicembre 2012 la Cascione Autotrasporti ha consuntivato un fatturato di 15 milioni di euro, in forte crescita rispetto al 5,6 milioni del 2006. "In cinque anni abbiamo più che raddoppiato - precisa Cascione - e ogni anno incrementiamo di circa 2 milioni di euro il fatturato rispetto all'anno precedente e contiamo di fare la stessa cosa quest'anno rispetto al 2012. Vogliamo ancora crescere e abbiamo tutte le risorse e la capacità di farlo".

Le ambizioni della Cascione sono ampiamente sostenute da uno strumento prezioso come il retarder Voith. "Usiamo i prodotti Voith fin da quando abbiamo i Volvo in flotta - conferma Pasquale Cascione - ma tutti i nostri mezzi sono muniti di freno idraulico. Voith è una garanzia, il suo retarder è migliore

namo del prodotto".

Parole che hanno trovato conferma in quelle pronunciate da Armin Rieck: "L'impegno della Voith è stato e continua a essere quello di arrivare a progettare un retarder che consenta di non fare mai interventi di riparazione. Voith studia per ogni costruttore un retarder specifico, Volvo ha quindi il suo. Il retarder è integrato al cambio e la sua specificità è l'essere munito di un circuito di raffreddamento separato dal cambio: questo è un benefit dal momento che il lubrificante è diverso da quello utilizzato dal cambio. Il nostro retarder genera un'elevata potenza frenante e in un tempo molto ridotto. È un prodotto altamente efficiente che va trattato con la massima cura: usare lubrificanti specifici aiuta a migliorare la vita utile del prodotto, così come il fare almeno annualmente un check-up completo presso un'officina autorizzata".

Indicazioni che Pasquale Cascione, abituato da sempre a fare i conti con la costante ottimizzazione della sua attività professionale, non può che condividere.



Passato e presente della Cascione Autotrasporti di Miglionico. Le origini dell'azienda lucana risalgono alla metà degli anni Settanta.

LA STORIA DI ALMIR KLOPIC

**DALLA CROAZIA A VERONA,
DA AUTISTA A IMPRENDITORE**

Autista dei fratelli Rossi dal 1994, Almir Kloplic, originario della Croazia, si è messo in proprio nel 2007 e oggi ha una flotta di tre veicoli tra i quali un Man TGL Euro 5 simile al nuovo 8.180 Euro 6. Il veicolo è allestito con box di lega leggera attrezzato per il trasporto di capi appesi, poiché i servizi alle aziende di abbigliamento del veronese sono la mission principale della Tre A Trasporti che li distribuisce in tutti i Paesi dell'Europa Occidentale, dalla Spagna alla Gran Bretagna.



“Guidavo Man da autista - spiega Kloplic - e sono rimasto fedele anche quando ho dovuto scegliere il mio camion. Così come non ho avuto dubbi nel preferire la versione Euro 6 che mi consente di sfruttare le economie sui pedaggi e negli accessi ai centri storici per le consegne ai negozi cittadini. Questo spiega anche la scelta di un veicolo così compatto, ma con la cabina XL che mi permette di dormire a bordo in maniera comoda, con un comfort da grande camion. Ho optato invece per il motore a quattro cilindri di 180 cv perché è la potenza giusta per le mie esigenze e il peso contenuto mi permette di poter avere più carico. Il nuovo veicolo è ancora in rodaggio, ma i primi risultati mi confermano di avere fatto la scelta giusta: i consumi di gasolio sono allineati all'Euro 5, molto contenuti quelli di urea e le prestazioni sono brillanti come mi aspettavo; del resto con il vecchio TGL Euro 4 che ho sostituito avevo percorso più di un milione di chilometri senza mai un problema!”

MAN

**Distribuzione
senza confini**

URBANO LANZA
VERONA

I veicoli industriali Man sono partner di lavoro affidabili e si distinguono nei compiti impegnativi di ogni giorno. I cospicui investimenti della Casa di Monaco, pronta ad agganciare la prevista ripresa in Europa e decisamente affermato competitor nei principali mercati emergenti che hanno risentito poco o niente della crisi economica, hanno interessato l'intero ventaglio dei prodotti: TGX e TGS, le due Serie leader nei servizi di trasporto a lungo raggio, ai quali si affianca il TGM per completare una triade pronta a tutto per il servizio di trasporto edile e come trattore.

Tre autocarri robusti, convenienti e sicuri che si sono aggiudicati diversi riconoscimenti

e vengono apprezzati sul mercato: ad esempio, sono stati venduti complessivamente più di 15mila Man TGX Efficient-Line nelle versioni Euro 5 ed Euro 6. Ma anche la triade della Casa di Monaco per il servizio di distribuzione - composta dal-

la distribuzione urbana come sulle grandi rotte internazionali sono le medesime richieste di chi viaggia per lavoro.

Non deve quindi sorprendere se due di questi modelli che costituiscono un riferimento per il mondo della distribuzione sono

UN TGM 18.290 PER L'AUTOTRASPORTI FRATELLI ROSSI E UN TGL 8.180 PER LA TRE A TRASPORTI DEL LORO EX AUTISTA OGGI IMPRENDITORE IN PROPRIO.

DUE TRUCK, ENTRAMBI EURO 6, DESTINATI ALL'IMPIEGO SU ROTTE INTERNAZIONALI.

le Serie TGS, TGM e TGL - soddisfano ogni necessità in fatto di efficienza nel trasporto a livello cittadino, regionale e internazionale grazie alle loro doti di comfort in cabina, elevata capacità di carico, economie d'esercizio, affidabilità, che

stati scelti da due aziende veronesi per viaggiare su rotte internazionali. Accomunati da un passato lavorativo comune e dalla scelta Man, i fratelli Mariano e Gian Marco Rossi, da quasi trent'anni autotrasportatori a Isola della Scala, in provin-



La nuova gamma TGM Euro 6 colpisce l'interesse delle aziende di trasporto per l'ottimale mix di prestazioni ed economia di gestione.

cia di Verona, e il loro ex dipendente e oggi imprenditore in proprio Almir Kloplic, titolare della Tre A di Sona, sempre nel Veronese, si sono ritrovati sul piazzale della concessionaria Man Eurodiesel per celebrare la consegna dei rispettivi veicoli.

Attiva dal 1984, Autotrasporti Fratelli Rossi ha oggi una flotta di 20 veicoli dei quali 19 con il marchio del Leone. L'azienda è specializzata nel tra-

sporto intermodale e nei servizi per i mobili dell'area veronese che con i suoi camion portano i loro prodotti in tutta Europa. Titolari i fratelli Mariano e Gian Marco Rossi, ai quali si è in tempi più recenti affiancato Alessio Rossi, figlio di Mariano, a garantire la continuità della tradizione familiare.

Oggetto della consegna il Man TGM 18.290 Euro 6 con cabina LX, la più comoda della

gamma con un'altezza utile interna di 1.665 mm e una generosa cuccetta, allestito con box scarrabile e pedana idraulica posteriore per il trasporto di mobili.

“Il nuovo TGM Euro 6 - spiega Mariano Rossi - segue ad altri tre veicoli simili Euro 5: una scelta nella continuità per gli eccellenti riscontri avuti e la voglia di guardare avanti con un modello di ultima generazione che garantisce vantaggi economici sui pedaggi in Europa, oltre ad assicurare l'accesso ai centri storici per le consegne presso i negozi. Carichi che trasportiamo in tutta l'Europa occidentale e questo spiega la scelta della cabina LX che garantisce una comoda sistemazione notturna e un comfort di guida sulle lunghe distanze, unito a una maneggevolezza necessaria per muoversi agilmente in città. Già con l'Euro 5 siamo rimasti molto soddisfatti dei consumi dei nostri veicoli, questi risultati ci hanno incoraggiato a scegliere la nuova motorizzazione Euro 6. Il nuovo TGM ci ha colpito per il design elegante ma estremamente funzionale e per l'abitacolo totalmente innovativo con interni ergonomici di alto comfort e un cruscotto completamente nuovo caratterizzato da funzionalità intuitive, nuovi comandi e display: una qualità elevata alla pari di un veicolo di gamma superiore”.

DEALER EURODIESEL

**PRESIDIO DEL CROCEVIA
DELL'INTERA PENISOLA**

Teatro della doppia consegna Man è stata la sede del concessionario Eurodiesel, dealer per Verona e provincia della casa del Leone, partnership inaugurata nel 1979 e consolidata nel 1986 con la nascita di Man Italia. La sede si sviluppa nell'area industriale ZAI Bassona, alle porte di Verona, su una superficie di 27mila mq dei quali 5mila coperti tra uffici amministrativi e opificio. L'azienda è diretta dai fratelli Davide e Nicola Arduini che proseguono la tradizione che li vede terza generazione di una famiglia da sempre legata ai servizi per l'autotrasporto. “Verona - spiega Davide Arduini, responsabile commerciale, mentre al fratello Nicola spetta la responsabilità della parte assistenziale - è un territorio strategico per l'autotrasporto, trovandosi al crocevia tra le direttrici provenienti da tutta la penisola e il passo del Brennero, che apre all'Italia le porte del Nord Europa. Eurodiesel presidia questa importante area con la sua sede dotata di magazzino ricambi e un'officina che, oltre alle postazioni di lavoro interne, dispone di cinque furgoni attrezzati a officina mobile che garantiscono la copertura di eventuali emergenze direttamente in loco”. Le origini di Eurodiesel risalgono al 1965 con l'officina meccanica Arduini&Nerboldi a Verona, fondata da Franco Arduini, Carla Nerboldi e l'allora quattordicenne Gaetano Nerboldi. Nel 1970 la sede viene trasferita (e ingrandita) in ZAI e nel 1978 inizia la collaborazione con Man, fino a diventare officina autorizzata nel 1986. Nel 1984 viene fondata (parallelamente alla Arduini&Nerboldi) Eurodiesel, concessionaria di vendita di veicoli industriali Man per la zona di Verona. L'espansione porta l'azienda in zona Genovesa, dove vi rimane per 18 anni. Nel 2002 viene inaugurata la nuova sede del gruppo Eurodiesel (officina e concessionaria) in ZAI 2. A oggi Eurodiesel si avvale di un gruppo di collaboratori estremamente motivati a soffiare nelle vele di questa felice storia e decisi a portare avanti con successo, giorno dopo giorno, il sogno di Franco, Carla e Gaetano.



Da sinistra: Nicola Della Chiesa del Concessionario Man Eurodiesel, Almir Kloplic titolare della Tre A Trasporti, Davide Arduini titolare di Eurodiesel, Gian Marco, Alessio e Mariano della Autotrasporti F.Ili Rossi e Andrea Cordioli di Man Truck & Bus Italia.

AUTOCLIMA

Climatizzati da U-GO!

GUIDO PRINA
PAGNANO D'ASOLO

U-GO! è il primo condizionatore trasportabile ideato, prodotto e distribuito da Autoclima. Estremamente compatto, U-GO! è un utile compagno di viaggio che si distingue per flessibilità d'impiego e buona resa refrigerante. Lo hanno capito gli autisti della V&V Service Srl, azienda di trasporti di Pagnano

IL CONDIZIONATORE COMPATTO E VERSATILE È STATO SCELTO DALLA V&V SERVICE DI PAGNANO D'ASOLO PER EQUIPAGGIARE LA SUA FLOTTA DI 60 CAMION.

d'Asolo, nel trevigiano, proprietaria di una flotta di 60 camion. La V&V ha ricevuto in un'unica consegna 40 esemplari di U-GO!. L'Amministratore delegato di Autoclima Giorgio Moffa ha avuto così modo di incontrare il titolare della V&V Service, Andrea Vial che ha motivato la scelta di non avvalersi di condizionatori da parcheggio fissi, prodotti sempre da Autoclima, per poter sfruttare la trasportabilità e la versati-

lità di U-GO! anche su mezzi prossimi alla sostituzione e in generale per coprire la turnazione normale e stagionale dei veicoli.

Quello della V&V Service è solo l'ultimo dei successi di U-GO!, per il quale continuano a giungere ordini e consensi da ogni parte d'Italia e d'Europa. "Il futuro nel campo dei condizionatori per camion - spiega Moffa - è analogo a quello dei

camion". Il progetto U-GO! è stato sviluppato interamente da Autoclima sulla base dei mo-



delli già a catalogo, sfruttandone in buona parte i contenuti tecnici e di qualità e gli stessi componenti, con qualche eccezione non di secondo piano, come il compressore marchiato Danfoss che viene prodotto in esclusiva per il modello Autoclima.

Portatile e compatto, U-GO! misura 36 cm per 37, con 40 cm di sviluppo in altezza e un peso di appena 19,5 kg. Non necessita di alcuna sovrastruttura per il montaggio e può essere facilmente trasportato grazie all'apposita cinghia. Quando lo si vuole utilizzare, basta sistemarlo dove si preferisce, ad esempio sul sedile del passeggero o nello spazio tra i due sedili, collegare con l'esterno le due bocchette dello snorkel utilizzando la speciale guarnizione che mette al sicuro dall'immissione dall'esterno di gas soporifero o più in generale dalle intrusioni. A quel punto basta collegare U-GO! alla batteria attraverso una presa o direttamente tramite ca-



Giorgio Moffa, Amministratore delegato di Autoclima, e Andrea Vial, titolare della V&V Service. A sinistra, il condizionatore U-GO!

vo compreso nella dotazione. La diffusione dell'aria calda o fredda può essere regolata tramite due bocchette orientabili. A controllare la velocità delle ventole, la temperatura e l'attività del compressore provvede una centralina di gestione automatica, che può essere coman-

data dalla cuccetta tramite telecomando.

U-GO! non incide sul Cx della cabina, non consuma gasolio e dispone di un salva-batteria. U-GO!, come la maggior parte dei condizionatori da parcheggio, utilizza il refrigerante R134a, anche se in quantità

piuttosto ridotte, servendosi della tecnologia brevettata Autoclima Multiple Speed Control per una gestione puntuale di caldo e freddo. La potenza refrigerante è di 950 Watt, con una portata d'aria di 450 mc all'ora, regolabile in sei diverse velocità.

THERMO KING

Trasporto freddo senza inquinamento

URBANO LANZA
BRUXELLES

La distribuzione refrigerata delle merci deperibili ha un forte impatto ambientale nelle aree urbane, dato che all'inquinamento associato al consumo di carburante devono essere ag-

giunte le emissioni prodotte dai frigoriferi auto-raffreddanti e il rumore prodotto da questi sistemi e dal veicolo. Trovare soluzioni che permettano la riduzione dell'impatto ambientale, in ambito urbano, prodotto dal trasporto refrigerato dei prodotti deperibili (ad esempio latte e

prodotti caseari, carne, medicine, ecc.), e allo stesso tempo migliorare l'efficienza energetica, il tutto in una modalità tale da essere gestibile da parte dell'industria della distribuzione, è da 75 anni core business di Thermo King, produttore di sistemi di controllo della tempe-

ratura destinati al settore dei trasporti. Marchio di Ingersoll Rand, Thermo King nell'anno del suo settantacinquesimo compleanno presenta due nuove unità di refrigerazione: V-600 e V-800, soluzioni ecocompatibili di trasporto refrigerato per autocarri di dimensioni da medie a grandi.

Le aziende di trasporti cercano soluzioni sostenibili che aiutino a ottenere un'efficienza

sporto di prodotti freschi, congelati e surgelati, per la distribuzione in aree urbane. Inoltre, le nuove serie sono più silenziose delle unità tradizionali di questo segmento. Questa soluzione a bassa rumorosità consente alle aziende di effettuare consegne nel cuore delle città in qualsiasi momento, con una maggiore efficienza in termini di costi per ogni consegna.

"Le nuove Serie V-600 e V-800 - afferma Eneko Fernandez, direttore prodotti per Europa, Medio Oriente, India e Africa di Thermo King - sono le unità alimentate da veicolo più potenti sul mercato. Entrambe le soluzioni sono più sostenibili e eco-compatibili rispetto ai prodotti ad alimentazione autonoma, e consumano meno energia pur offrendo capacità superiori. Pertanto si tratta di una soluzione ideale per tutti i tipi di applicazioni, dal trasporto di latticini a quello di prodotti farmaceutici, ma si tratta di un'opzione affidabile anche per le aziende di noleggio".

La gamma della Serie V-600

SERIE V-600 E V-800 SONO DUE SOLUZIONI ECOCOMPATIBILI, PER IL TRASPORTO DI MERCI DEPERIBILI, STUDIATE PER VEICOLI INDUSTRIALI DI DIMENSIONI DA MEDIE A GRANDI.

massima del carburante e che siano in linea con le normative ambientali vigenti e future. La nuova serie V offre ottime prestazioni con consumi energetici decisamente ridotti e emissioni di anidride carbonica (CO₂) per Watt più basse rispetto ai modelli precedenti V-500 Plus e V-700. Le Serie V-600 e V-800 sono costituite da unità a doppia sezione, realizzate per il tra-

offre prestazioni superiori in modo più efficiente. Un evaporatore più efficiente e una serpentina del condensatore completamente in alluminio apportano benefici significativi al ciclo di vita e comportano un minore impatto ambientale. La serie V-600 è dotata del compressore a disco oscillante TM16 che garantisce semplicità d'installazione e dispone di un kit

di trasmissione. Rispetto alla Serie V-500 MAX Plus, V-600 garantisce un incremento del 6,5 per cento della capacità e del 20 per cento per quanto riguarda il flusso d'aria. Serie V-600 è progettata per autocarri lunghi fino a sei metri. Per soddisfare completamente le esigenze dei trasportatori, l'unità è disponibile in una vasta gamma di versioni con differenti tensioni di corrente.

La Serie V-800 è dotata di un nuovo compressore a disco oscillante alimentato dal motore del veicolo, che incrementa la disponibilità di kit di trasmissione e la semplicità d'installazione. La serie offre affidabilità e efficienza sia in modalità raffreddamento che in modalità riscaldamento. La nuova Serie V-800 è adatta ad autocarri fino a otto metri di lunghezza ed è la gamma per le modalità raffreddamento e riscaldamento più potente attualmente disponibile sul mercato. Questa serie garantisce un incremento di capacità pari al 12 per cento e, grazie all'evaporatore ES800, offre un flusso d'aria maggiore del 15 per cento rispetto alla Serie V-700. La Serie V-800 è disponibile in una vasta gamma di modelli per soddisfare le specifiche esigenze di applicazione.

Entrambe le serie sfruttano il sistema di controllo avanzato Direct Smart Reefer, che rappresenta la soluzione di controllo a microprocessore più all'avanguardia nella gamma di prodotti a trasmissione diretta di Thermo King. Questo sistema garantisce un controllo preciso della temperatura. Inoltre, impiega un'interfaccia di facile utilizzo e offre un'esperienza di esposizione di prima categoria.





Una sostituzione che conviene.

Ricambi Originali Reman Mercedes-Benz.

Non importa che sia un alternatore, un cambio o un motore: ogni Ricambio Originale Reman Mercedes-Benz viene sottoposto ad un minuzioso processo di rigenerazione e aggiornamento secondo severi standard qualitativi. Ad esempio, i motori Truck tornano a Mannheim, la fabbrica che li costruisce. Ecco perché per Mercedes-Benz i Ricambi Originali Reman hanno la stessa qualità e garanzia dei Ricambi Originali nuovi, ma con un vantaggio economico interessante.

In più, hanno anche a cuore l'ambiente, facendo risparmiare materie prime ed energia per la loro produzione rispetto ad un ricambio nuovo.

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



VDO

Con Dlk Pro non si sfugge

NILS RICKY
MILANO

A un anno dal lancio, VDO aggiorna la linea Dlk Pro, con una nuova versione, in risposta alle esigenze dei clienti, assicurando sempre massima professionalità nella gestione dei dati del tachigrafo digitale. Le

LE DUE NUOVE CHIAVI HANNO UN LETTORE DI CARTE INTEGRATO GIÀ ATTIVO AL MOMENTO DELL'ACQUISTO. LO SCARICO DEI DATI DELLA CARTA CONDUCENTE DIVENTA PIÙ IMMEDIATO.

due chiavi Dlk Pro Downloadkey e Dlk Pro TIS-Compact hanno un lettore di carte integrato già attivo al momento dell'acquisto. Lo scarico dei dati della Carta Conducente diventa più immediato: l'autista non deve far altro che inserire la propria Carta nella chiavetta, attendere il downlo-

ad dei dati nella memoria e, grazie al display touch-screen, potrà controllare in tempo reale tutto il processo di trasferimento dei dati assicurandosi della riuscita dell'operazione. Sono inoltre dotate di uno slot SD Card che permette l'espansione della memoria.

Una novità altrettanto interessante è l'introduzione del "modulo infrazioni" su Dlk Pro Downloadkey e Dlk Pro TIS-Compact. Tramite un'apposita tessera di attivazione è possibile trasformare la propria chiave di scarico dati in un vero e proprio software di analisi per le infrazioni com-

messe. Dopo aver effettuato lo scarico dei dati, il display touch-screen segnala all'auti-



"La famiglia di prodotti sviluppati da VDO per il trasferimento dei dati - spiega Lorenzo Ottolina - si è trasformata da semplice chiavetta di memoria in un vero e proprio computer tascabile".

sta eventuali infrazioni e, grazie al software di analisi, è possibile visualizzare sul PC il dettaglio di tutte le violazioni commesse. La chiave Dlk Pro TIS-Compact è lo strumento ideale per piccole flotte e include un software che permette di visualizzare dal PC le ore di guida e di riposo effettuate dagli autisti.

"La famiglia di prodotti sviluppati da VDO per il trasferimento dei dati - spiega Lorenzo Ottolina, Responsabile della Divisione TTS (Tachigrafi, Telematica e Servizi) di Continental Automotive - si è trasformata da semplice chiavetta di memoria in un vero e proprio computer tascabile".

"Maneggevoli come smartphone e altrettanto facili da

utilizzare - aggiunge - riuniscono tutte le funzioni di gestione dei dati in un unico dispositivo".

La gamma Dlk Pro è dotata di batterie ricaricabili e di una memoria che consente di registrare fino a 6.000 download a trimestre. Il display a colori touch-screen da 2,2 pollici (circa 5,6 cm) semplifica enormemente il funzionamento e permette di effettuare operazioni di trasferimento, registrazione e trasmissione dei dati, controllate e analizzate grazie ad un software preinstallato disponibile in 29 lingue.

Inoltre, è prevista la funzione "Promemoria" utile per ricordare all'autista la scadenza per effettuare il download dei dati.



DTKO® SmartLink

Smartphone con App per controllo remoto



www.extranetvdo.it

www.dtko.it

DTKO® SmartLink: il tachigrafo comunica con lo smartphone!

Lo SmartLink e l'App VDO Driver trasformano lo smartphone in un'interfaccia di comunicazione tra conducente, tachigrafo e gestore della flotta.

Le funzionalità dello SmartLink e dell'App VDO Driver:

- Visualizzazione in tempo reale dei propri tempi di guida e di riposo tramite la funzionalità VDO Counter del tachigrafo DTKO® 2.0
- Controllo remoto per effettuare tutte le operazioni sul tachigrafo, come ad esempio l'inserimento manuale, la stampa dei dati, il cambio di stato e l'estrazione delle carte
- Accesso al calendario delle proprie attività registrate sulla Carta Conducente

PIRELLI

Attenzione anche al trainato

EMANUELE GALIMBERTI
MILANO

I pneumatici sono una voce sempre più importante del budget di gestione di un veicolo. Quelli per rimorchi e semirimorchi hanno caratteristiche che li rendono specifici: assegnare la giusta gomma al proprio rimorchio vuol dire rispettare la giusta valenza in termini di

di Pirelli per l'equipaggiamento di rimorchi e semi-rimorchi anche nella ricostruibilità.

Per una gestione efficiente nella zona posteriore del veicolo c'è anche Formula Trailer, caratterizzato da quattro incavi longitudinali con andamento a zig zag per migliorare la tenuta trasversale e le prestazioni in frenata, anche su bagnato. E con il nuovo

LA P LUNGA COMPLETA LA GAMMA DI PRODOTTI DEDICATA AL SEGMENTO DEL TRASPORTO A MEDIO E LUNGO RAGGIO CON UNA NUOVA COPERTURA CHE ESALTA LA SICUREZZA E MINIMIZZA IN MANIERA IMPORTANTE I COSTI DI GESTIONE.

carico/volume, che come risultato produce maggiore sicurezza, più risparmio di carburante e quindi massima produttività per il trasportatore. Per venire incontro a tali esigenze Pirelli arricchisce l'offerta di pneumatici truck nel segmento "ST", dedicato all'equipaggiamento di rimorchi e semirimorchi, con ST:01 Base per il trasporto su medie e lunghe percorrenze.

La P lunga continua così ad ampliare il range di prodotti per i veicoli industriali con una nuova copertura che si affianca agli altri due prodotti per rimorchi e semirimorchi presenti nel catalogo Pirelli e del brand associato Formula: ST:01 Neverending e Formula Trailer. In particolare, ST:01 Neverending è la prima linea Pirelli a essersi aggiudicata la doppia classe "A" dell'Etichetta Europea per resistenza al rotolamento e aderenza sul bagnato. E rappresenta il "best in class"

ST:01 Base, l'azienda della Bicoeca amplia l'offerta per coprire tutte le diverse tipologie di esigenze degli operatori del trasporto: da quelli più attenti all'investimento iniziale, senza rinunciare a una copertura prodotta secondo standard di sviluppo e qualitativi di brand premium, a quelli che puntano su resa chilometrica e ricostruibilità, quindi durata utile complessiva del pneumatico, fino a coloro che intendono massimizzare l'efficienza costi, puntando su un prodotto che, oltre alla durata, offra anche il massimo in termini di bassa resistenza al rotolamento. Indicativamente, se il posizionamento prezzo in percentuale del pneumatico ST:01 Base è 100, quello della linea "premium" ST:01 Neverending è 110, mentre quello della gamma Formula Trailer è 85.

Il nuovo ST:01 Base è in linea con le caratteristiche

della Serie 01 di Pirelli contraddistinta da profili, strutture e materiali innovativi, che consentono elevata resa chilometrica, bassa resistenza al rotolamento con conseguente riduzione dei consumi, ricostruibilità, efficienza energetica e rispetto dell'ambiente, grazie alla ridotta rumorosità e all'impiego di materiali privi di oli altamente aromatici (HAOF).

In particolare, le mescole e la struttura di ST:01 Base sono finalizzate all'ottimizzazione dell'usura e, di conseguenza, alla lunga durata in piena efficienza e sicurezza. Indipendentemente dal tipo di applicazione sui tracciati regionali o autostradali, è disponibile sia nella versione "R" per l'impiego regionale sia in quella "H", che contraddistingue l'impiego autostradale.

FRUTTO DI UN BREVETTO DEPOSITATO

INNOVATIVA GEOMETRIA PER LA MASSIMA RESISTENZA AL ROTOLAMENTO

Frutto di un brevetto depositato da Pirelli, la geometria del battistrada di ST:01 Base minimizza la resistenza al rotolamento per favorire la riduzione del consumo di carburante. Gli incavi centrali hanno un'innovativa geometria che, riducendo la deformazione, contiene la resistenza al rotolamento. Anche il rapporto pieni/vuoti è stato incrementato a vantaggio della resa chilometrica e della durata. Il profilo battistrada è ottimizzato per favorire la regolarità di usura, mentre il disegno a zig-zag degli incavi favorisce l'espulsione di sassi e incrementa la resistenza alle forti sollecitazioni laterali. I cordoli di rinforzo migliorano la robustezza delle spalle, rendendole più resistenti agli impatti e agli sfregamenti laterali.

Il nuovo ST:01 Base mantiene il comfort di

guida e garantisce flessibilità e robustezza, caratteristiche assicurate anche dal tallone bimiscela e dal rinforzo del bordo metallico avvolgente, grazie alla tecnologia brevettata da Pirelli Hexagonal Bead Wire (HBW), che si compone di un cerchietto innovativo che consente la massima flessibilità nel montaggio, favorisce la ricostruibilità e assicura stabilità termica del tallone e, quindi, maggiore durata. ST:01 Base è già disponibile nella misura 385/65 R 22.5 e, nel quarto trimestre del 2013, sarà commercializzato anche nella versione 385/55 R 22.5. Nell'Etichetta europea raggiunge la "A" in aderenza sul bagnato, la "B" in efficienza energetica e la categoria di rumorosità esterna è pari a 73 decibel, in linea con i limiti stabiliti dall'Unione Europea.



Da Bei una pioggia di milioni ad Autostrade per l'Italia

GLI INVESTIMENTI SARANNO DESTINATI AL POTENZIAMENTO DEL TRATTO AUTOSTRADALE SULL'APPENNINO TOSCANO E PER IMPORTANTI INTERVENTI SULLE ALTRE AUTOSTRADE ITALIANE. LE OPERAZIONI RIENTRANO NELLE POLITICHE DI FINANZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DELINEATE DALLA COMMISSIONE EUROPEA.

Con due distinte operazioni la Banca europea per gli investimenti (BEI) ha perfezionato a Roma finanziamenti per 450 milioni di euro complessivi ad Autostrade per l'Italia. La prima, di 250 milioni, riguarda il potenziamento della A1 nel tratto appenninico Firenze Nord-Barberino del Mugello; la seconda, pari a 200 milioni, è focalizzata sugli investimenti programmati dal principale gestore autostradale italiano per la sicurezza della rete nel periodo 2011-2016.

Alla firma, la BEI era rappresentata dal Vicepresidente Dario Scannapieco, responsabile per le operazioni in Italia, Malta e Balca-

ni Occidentali; Autostrade per l'Italia dall'amministratore delegato Giovanni Castellucci. Nel dettaglio, per quanto riguarda il tratto Firenze Nord-Barberino, il progetto consiste nel potenziamento a tre corsie dei 17 chilometri localizzati sull'Appennino toscano. La A1 è la principale autostrada italiana e rientra nel Corridoio I dei cosiddetti TENs T (trans-European transport networks), le infrastrutture stradali sovranazionali di interesse europeo. L'investimento punta su una combinazione tra riqualificazione e ampliamento dell'autostrada esistente e costruzione di nuovi tratti.

Gli investimenti in sicurezza consistono invece in una pluralità di



interventi di piccole e medie dimensioni in 16 diverse tratte gestite da Autostrade, dal Nord al Sud Italia: si va dall'ammodernamento di numerosi tunnel alla diminuzione dell'inquinamento acustico e all'installazione di impianti fotovoltaici. Per il decongestionamento previsto del traffico a Nord di Firenze e per lo snellimento della circolazione nel segmento appenninico della A1, per gli effetti positivi sugli impatti ambientali e per i risvolti occupazionali previsti, le operazioni rientrano nelle politiche di finanziamento delle infrastrutture delineate dalla Commissione dell'Unione europea e poste in essere dalla BEI.

GOODYEAR

Sulla strada dell'efficienza

FABIO BASILICO
MILANO

Goodyear, nello specifico la divisione Emea che si occupa dei mercati europei, medio-orientali e africani, ha scelto l'Italia e Milano in particolare come location per la presentazione in prima mondiale di due nuove rivoluzionarie gamme pneumatici autocarro. I loro nomi sintetizzano al meglio le caratteristiche e le qualità delle nuove linee: Kmax e Fuelmax. La prima offre un maggiore chilometraggio, la seconda una minore resistenza al rotolamento e quindi minori consumi. Entrambe le linee sono state progettate con uno scopo ben preciso, oggi di strettissima attualità: aiutare le flotte a ridurre i loro costi d'esercizio.

Non a caso "We take you further" (Vi porteremo più lontano) è lo slogan del lancio dei nuovi pneumatici. Sottolinea l'obiettivo che Goodyear si è prefissa nei programmi di sviluppo dei suoi prodotti e servizi, per sostenere i clienti nelle loro attività e aiutarli ad avere maggiori successi. Ciò significa introdurre pneumatici più efficienti in termini di costi e con migliori caratteristiche prestazionali e, contemporaneamente, offrire servizi e soluzioni alle flotte (i programmi di assistenza alla clientela Goodyear FleetFirst), che riducano al minimo i loro tempi di gestione e massimizzino il ritorno sull'investimento dei loro pneumatici. Le nuove gamme sostituiscono le coperture Goodyear per trasporto su lunghe distanze e per trasporto regionale, composte dai Regional RHS II, RHD II+ e RHT II nonché dai Marathon

LHS II+ LHD II+ e LHT II.

"Le tendenze del trasporto stradale europeo sono cambiate negli ultimi anni - ha dichiarato nel suo intervento Henry Johnson, Vicepresidente Commercial Tire Business & Mercati Emergenti Emea di Goodyear Dunlop Tires - In precedenza le flotte tendevano a specializzarsi nel trasporto su lunghe distanze o nel trasporto regionale, con veicoli dedicati alle due diverse tipologie. Dunque i pneumatici ottimizzati per un tipo di attività specifica rappresentavano una scelta ovvia. Oggi l'attività del trasporto è diventata più flessibile e spesso richiede veicoli in grado di svolgere varie attività, dalla distribuzione urbana al trasporto su lunghe distanze. Le gamme Kmax e Fuelmax sono idonee per entrambe le applicazioni". Una recente indagine di Goodyear condotta su circa 500 operatori europei di flotte di camion ha inoltre messo in luce che la caratteristica più importante nei pneumatici è la resistenza al rotolamento, che influisce direttamente sulla riduzione dei consumi. Il 77 per cento degli in-

Nel futuro

"We take you further" (Vi porteremo più lontano) è lo slogan del lancio dei nuovi pneumatici delle famiglie Kmax e Fuelmax. Sottolinea l'obiettivo che Goodyear si è prefissa nei programmi di sviluppo dei suoi prodotti e servizi, per sostenere i clienti nelle loro attività e aiutarli ad avere successo.

condo e terzo posto. Tutte variabili che le nuove gamme Goodyear sono in grado di ottimizzare al meglio. Una prova delle performance su bagnato

WORLD PREMIERE PER LE NUOVE LINEE DI PNEUMATICI AUTOCARRO KMAX E FUELMAX, PROGETTATE PER OFFRIRE UN MAGGIORE CHILOMETRAGGIO E UNA MINORE RESISTENZA AL ROTOLAMENTO, QUINDI PER RIDURRE I COSTI DI ESERCIZIO DELLE MODERNE FLOTTE.

tervistati ha definito questa voce "molto importante" o "estremamente importante". Il chilometraggio (76 per cento) e l'aderenza sul bagnato (75 per cento) si sono classificati al se-

delle nuove famiglie di pneumatici l'abbiamo avuta sul circuito ASC di Vairano, dove Goodyear ha organizzato dei test drive di confronto con gomme della concorrenza, in



collaborazione con Iveco, partner dell'evento con alcuni esemplari del nuovo Stralis Hi-Way. Alla presentazione mondiale delle nuove gamme ha partecipato anche la GE Tip Trailer Services, azienda che si occupa di trasporto e logistica attraverso leasing, noleggio, assistenza e altre soluzioni per gli operatori.

"Un altro cambiamento riguarda le condizioni delle strade invernali e le relative legislazioni - ha detto ancora Johnson - Condizioni invernali imprevedibili, praticamente in tutta Europa, e regolamenti sempre più severi riguardo ai pneumatici invernali, hanno portato a una forte domanda di coperture standard, in grado di garantire

la mobilità nelle condizioni invernali. I nuovi pneumatici Kmax e Fuelmax sono stati sviluppati tenendo conto anche di questa necessità e possono essere utilizzati tutto l'anno, perché i pneumatici per asse motore sono conformi a tutti i requisiti richiesti a coperture invernali e hanno il simbolo delle tre montagne con fiocco di neve (marcatore Alpina), oltre alla marcatura M+S". L'indagine di Goodyear ha dimostrato che il 64 per cento degli operatori delle flotte vorrebbe disporre di pneumatici standard con buone prestazioni invernali, proprio quello che offrono i Kmax e i Fuelmax.

"La gamma Kmax, come indica il nome, è stata sviluppata

per migliorare le prestazioni in termini di chilometraggio - ha spiegato Henk van Tuyl, Direttore Tire Technology Commercial Tires Emea - senza scendere a compromessi con altre caratteristiche importanti come la riduzione dei consumi e la trazione. Analogamente, la gamma Fuelmax è pensata per gli operatori che cercano di ottimizzare i consumi di carburante, associandoli a buone prestazioni di chilometraggio".

Kmax è una gamma per applicazioni stradali progettata specificamente per offrire un chilometraggio nettamente superiore e migliori prestazioni tutto l'anno, rispetto ai pneumatici Goodyear precedenti. La gamma comprende il pneumatico

I MUST DI KMAX E FUELMAX

TECNOLOGIA AVANZATA PER SOLUZIONI ALL'AVANGUARDIA

Le tecnologie Kmax sono l'IntelliMax Rib Technology nel Kmax S e l'IntelliMax Tread Technology nel Kmax D. L'IntelliMax Rib Technology migliora la resistenza al rotolamento e l'aderenza sul bagnato. Il profilo del battistrada del Kmax S è stato progettato con una modellazione computerizzata per garantire una distribuzione ottimale della pressione del pneumatico ai fini di un'usura regolare e un elevato chilometraggio. Questa tecnologia riguarda il disegno del battistrada, caratterizzato da una tecnologia di irrigidimento per sopportare elevate forze di sterzata e garantire una buona maneggevolezza. L'IntelliMax Rib Technology riduce anche lo slittamento per aumentare il potenziale chilometrico. Tra le altre caratteristiche del battistrada, ci sono le costolature larghe e robuste sulla spalla, che offrono un elevato livello di resistenza all'usura nel trasporto regionale. Le prestazioni di aderenza sul bagnato sono migliorate grazie alla geometria e alla sequenza delle lamelle, anch'esse disegnate mediante modellazione computerizzata. I canali di evacuazione dell'acqua nella parte inferiore della lamellatura lungo la circonferenza riducono la pressione dell'acqua nelle cavità e aumentano l'aderenza sul bagnato. Un'altra caratteristica del battistrada è la forma a flangia delle scanalature, progettata per assicurare un'efficiente espulsione dei sassi intrappolati. La tecnologia del battistrada IntelliMax Tread Technology comprende una miscela a doppio strato. La miscela superiore è stata sviluppata per assicurare un elevato chilometraggio, la mesco-

la inferiore facilita la dissipazione del calore per assicurare una bassa resistenza al rotolamento. Il Kmax D ha un battistrada direzionale con una peculiare disegno a V per offrire elevate prestazioni di trazione e bassissimi livelli di rumorosità. Così come avviene per il Kmax S, il profilo del battistrada è stato progettato mediante modellazione computerizzata per avere una ottimale distribuzione della pressione e assicurare un'usura uniforme e un elevato chilometraggio. L'elevato potenziale chilometrico è il risultato di una maggiore rigidità del battistrada, di un'ottimizzata geometria dei tasselli e di un più ampio volume di gomma utilizzabile. Un'altra caratteristica del battistrada è la tecnologia Waffle Blade che aumenta l'equilibrio tra il chilometraggio e la trazione.

Il pneumatico per asse motore Fuelmax D presenta un battistrada con disegno direzionale per una migliore trazione e una riduzione della rumorosità, nonché un alto rapporto pieno-vuoti ai fini di una bassa resistenza al rotolamento e un elevato chilometraggio. Ai quali contribuisce anche la ridotta profondità del battistrada. Inol-



tre, le buone prestazioni di trazione, chilometraggio e maneggevolezza derivano anche dalle lamelle Flexomatic a forma di goccia di pioggia, mentre le spalle semiaperte contribuiscono ai bassi livelli di resistenza al rotolamento e migliorano la maneggevolezza. La Fuelmax Technology comprende l'IntelliMax Groove Technology, che ottimizza la resistenza al rotolamento, ed è presente nel Fuelmax S. Una speciale tecnica costruttiva permette di stampare nel pneumatico un disegno del battistrada "nascosto". Ciò significa che nella prima fase di vita del pneumatico, il battistrada iniziale, comprese le sue tre costolature, coincide come sempre con la parte esposta, e questo per ottimizzare le prestazioni e ridurre la resistenza al rotolamento. Man mano che l'usura si avvicina al 50 per cento, compaiono altre scanalature: a metà della vita del pneumatico sono visibili sei costolature. E quando si raggiunge circa il 75 per cento dell'usura, rimangono quattro costolature che assicurano le prestazioni di aderenza sul bagnato in tutto l'arco di vita del pneumatico. Oltre all'esclusivo disegno del battistrada, la forma ottimizzata delle cavità offre un buon compromesso fra le prestazioni di resistenza al rotolamento, chilometraggio e maneggevolezza. Facendo ricorso all'analisi predittiva avanzata, i tecnici Goodyear sono stati anche in grado di ridurre l'energia di attrito del battistrada, che ha permesso la diminuzione dell'altezza del battistrada. In questo modo è stato possibile migliorare ulteriormente il chilometraggio. Infine, l'aderenza sul bagnato migliora grazie alle lamelle a spigolo vivo e ai loro angoli ottimizzati, che riducono ulteriormente la resistenza al rotolamento. Va anche detto che per contribuire a ottimizzare le funzioni di trasporto dei veicoli che necessitano una maggiore capacità di carico, le nuove gamme Kmax e Fuelmax comprendono dei pneumatici High Load per asse sterzante. Pneumatici che contribuiscono a compensare l'aumento del carico sull'asse anteriore a causa dell'equipaggiamento supplementare richiesto dalle norme Euro 6.



Henry Johnson, Vicepresidente Commercial Tire Business & Mercati Emergenti EMEA di Goodyear Dunlop Tires

co per asse sterzante Kmax S, quello per asse motore Kmax D e quello per rimorchio Kmax T. Rispetto ai Goodyear RHS II e RHD II+, i Kmax offrono un chilometraggio superiore, il che permette agli operatori delle flotte di coprire distanze maggiori, grazie anche alle prestazioni garantite tutto l'anno in virtù di una maggiore trazione e della conformità dei pneumatici per asse trattivo alle diverse normative per la guida in condizioni invernali. I test hanno evidenziato che, rispetto al pneumatico per asse sterzante RHS II, il Kmax S registra un miglioramento del chilometraggio fino al 30 per cento, mentre il Kmax D, paragonato al pneumatico per asse motore RHD II+, migliora il chilometraggio fino al 35 per cento.

La gamma Fuelmax, focalizzata sulla riduzione dei consumi, offre la migliore resistenza al rotolamento tra tutti i pneumatici Goodyear per applicazioni stradali, e prestazioni globali equilibrate. La famiglia comprende il pneumatico per asse sterzante Fuelmax S, quello per asse motore Fuelmax D e il pneumatico per rimorchio Fuelmax T. "Grazie a un miglioramento della resistenza al

rotolamento fino al 10 per cento - ha aggiunto van Tuyl - questi pneumatici permettono di risparmiare sui costi del carburante e di ridurre le emissioni di CO₂; inoltre, offrono un aumento del chilometraggio fino al 15 per cento e una maggiore versatilità grazie a una migliore trazione. Rispetto ai pneumatici precedenti Goodyear LHS II e LHD II, i Fuelmax S e D registrano un miglioramento del chilometraggio rispettivamente del 15 e del 10 per cento. Da un raffronto tra i Fuelmax S e i Fuelmax D e gli LHS II+ e LHD II+ ai fini della resistenza al rotolamento, emerge che i nuovi pneumatici registrano un miglioramento rispettivamente del 6 e del 10 per cento. Le classificazioni dell'etichetta europea ottenute dai Fuelmax confermano le loro straordinarie prestazioni in questo settore: ottengono la classificazione A per l'efficienza nei consumi di alcuni pneumatici rimorchio e la classificazione B nella stragrande maggioranza delle coperture della gamma".

I pneumatici Kmax e Fuelmax sono dotati rispettivamente della Kmax e Fuelmax Technology.

"La Kmax Technology - ha

commentato Henk van Tuyl - comprende la IntelliMax Rib Technology e la IntelliMax Tread Technology mentre la Fuelmax Technology include la IntelliMax Groove Technology. L'IntelliMax Rib Technology (presente nel Kmax S) migliora la resistenza al rotolamento e l'aderenza sul bagnato, e agisce sul disegno del battistrada, caratterizzato da una tecnologia di irrigidimento per sostenere elevate forze di sterzata e garantire una buona maneggevolezza. L'IntelliMax Tread Technology (presente nel Kmax D) comprende una miscela del battistrada a doppio strato: la miscela superiore è stata sviluppata per assicurare un elevato chilometraggio, mentre la miscela inferiore assicura la bassa resistenza al rotolamento. L'IntelliMax Groove Technology (che caratterizza il Fuelmax S), ottimizza la resistenza al rotolamento grazie all'inserimento di



I tre pneumatici che costituiscono la nuova offerta Fuelmax.

un disegno del battistrada 'nascosto' nello stampo del pneumatico".

Alla stregua di tutti i pneu-

matici Goodyear per veicoli commerciali, i Kmax e i Fuelmax possono essere ricostruiti e riscalpiti. Le versioni Tread-

Max dei Kmax D e T e dei Fuelmax D e T vengono lanciate contemporaneamente ai corrispondenti pneumatici nuovi. Sono costruite basandosi sulle nuove tecnologie delle carcasse usate da Goodyear e utilizzano materiali, disegni del battistrada e tecnologie uguali a quelli dei pneumatici nuovi corrispondenti. Quindi hanno prestazioni molto simili. "Riteniamo che le gamme Kmax e Fuelmax renderanno molto più facile la scelta dei pneumatici nuovi per i gestori delle flotte - ha affermato Luca Molgora, Direttore Business Unit Autocarro di Goodyear Dunlop Tires Italia - I risparmi offerti sono evidenti e questo contribuirà al successo delle loro attività commerciali. I vantaggi non saranno dovuti solo al maggiore chilometraggio e ai minori consumi, ma anche alla versatilità e alle prestazioni invernali di queste coperture".

CON LIVELLI DI PRESTAZIONE SIMILI A QUELLI DEI PNEUMATICI NUOVI

LANCIO SUL MERCATO ANCHE DI GAMME DI RICOSTRUITI

Goodyear ha annunciato il lancio delle sue gamme di ricostruiti TreadMax in contemporanea con la presentazione delle gamme Kmax e Fuelmax. Grazie all'inserimento dei nuovi disegni di battistrada nei ricostruiti, il produttore offre quindi, da subito, una gamma ancor più completa di pneumatici ricostruiti con vulcanizzazione a caldo, che forniscono livelli di prestazioni simili a quelli dei pneumatici nuovi e riducono i costi d'esercizio. In precedenza, i disegni dei nuovi pneumatici diventavano disponibili per le versioni ricostruite qualche tempo dopo il lancio delle gamme delle nuove coperture. Ora invece gli operatori non dovranno quindi aspettare per sperimentare tutti i vantaggi delle nuove gamme, perché potranno ricostruire i loro pneumatici usati dotati della Max Technology beneficiando immediatamente dei nuovi disegni del battistrada.

I nuovi prodotti disponibili sono i pneumatici per asse motore TreadMax Kmax D e TreadMax Fuelmax D e le coperture per rimorchio TreadMax Kmax T e TreadMax Fuelmax T. I pneumatici per asse motore sono disponibili nelle dimensioni 315/8022.5 e 315/7022.5 e, successivamente, saranno aggiunte la dimensione 295/80R22.5 e la serie 60. I pneumatici rimorchio sono disponibili nelle dimensioni 385/6522.5 e 385/5522.5 che poi verranno affiancate dalla dimensione 435/50R19.5 nella linea Fuelmax T. Per assicurare pneumatici di alta qualità, per i ricostruiti TreadMax vengono impiegate solo le coperture Goodyear dotate della Max Technology, che usano materiali, disegni del battistrada e tecnologie uguali a quelli dei corrispondenti pneumatici nuovi. Ciò significa che offrono livelli di prestazioni simili a quelli dei pneumatici premium nuovi. Adesso un operatore può trarre vantaggio restituendo per esempio la carcassa di un Goodyear Marathon LHD II giunto a fine vita e avere come ricostruito il nuovissimo TreadMax Fuelmax D. Il concetto delle molteplici vite - riscalpitura, ricostruzione e successiva riscalpitura - può aumentare la vita di un pneumatico nuovo di una volta e mezzo, con un costo pari all'80

per cento di quello di una copertura nuova. Per realizzare un pneumatico ricostruito si consumano 2/3 di petrolio in meno e si produce il 34 per cento in meno di gas a effetto serra rispetto alla realizzazione di un pneumatico nuovo, con importanti vantaggi per l'ambiente. Si utilizzano anche meno materiali e meno sostanze chimiche e si devono smaltire un numero inferiore di carcasse. E poiché le prestazioni dei ricostruiti sono simili a quelle dei pneumatici nuovi, grazie alla bassa resistenza al rotolamento e all'elevato chilometraggio i costi chilometrici sono contenuti. Tutti i ricostruiti TreadMax sono prodotti all'interno degli stabilimenti Goodyear a Riom (Francia), Wittlich (Germania) e Wolverhampton (Regno Unito), seguendo gli stessi livelli di qualità applicati ai pneumatici nuovi.

Quando il battistrada dei pneumatici raggiunge un livello per cui si può optare per la ricostruzione e la carcassa non è danneggiata, Goodyear propone agli operatori tre diverse opzioni: la prima è il cambio della carcassa (cambio standard) per cui il vecchio pneumatico viene acquistato da Goodyear e un nuovo ricostruito viene venduto al cliente; la seconda prevede che la carcassa sia posseduta dal cliente (ricostruzione nominativa): il vecchio pneumatico viene ricostruito da Goodyear come nuovo prodotto TreadMax usando il processo di vulcanizzazione a caldo. Il cliente paga soltanto la ricostruzione (è l'opzione preferita da molti operatori che vogliono conoscere l'intera storia dei loro pneumatici); la terza opzione prevede l'acquisto di una carcassa, ovvero la carcassa del pneumatico giunto a fine vita viene venduta a Goodyear che effettuerà la ricostruzione. Il pneumatico ricostruito sarà quindi utilizzato da un altro operatore. Le opzioni cambio carcassa e carcassa posseduta dal cliente, disponibili in Italia e in Francia già da qualche tempo, sono state introdotte di recente in Benelux e proposte in Germania, Austria e Polonia da settembre; nel corso dell'anno toccherà alla Spagna mentre altri Paesi europei ne beneficeranno a partire dal 2014.



Test di frenata su bagnato per i nuovi Goodyear Kmax sulla pista prove di Vairano. A sinistra, il pneumatico per rimorchio Fuelmax T.

Intervista

Luca Maggiore, Direttore Business Unit AmicoBlu del Gruppo Maggiore

Un veicolo per lavorare? Eccolo!

PAOLO ALTIERI
ROMA

Un artigiano o un piccolo commerciante che ha necessità di un veicolo per svolgere un incarico di lavoro particolarmente impegnativo? Un'azienda con flotta propria che deve fronteggiare picchi di lavoro o un fermo veicoli imprevisto? Un privato che deve gestire una movimentazione eccezionale di merci, per esempio in un trasloco? A queste e molteplici altre esigenze che comportano il noleggio di un veicolo commerciale risponde prontamente, efficacemente e a costi vantaggiosi il Gruppo Maggiore, azienda che opera nel settore del rent a car domestico da oltre 65 anni e rappresenta il primo operatore a capitale interamente italiano. Maggiore è leader nazionale nel settore del noleggio a breve e medio termine di auto e veicoli commerciali, in quest'ultimo caso attraverso il brand AmicoBlu, una vera e propria business unit pensata, organizzata e finalizzata alla soddisfazione della clientela che intende avvalersi del noleggio a breve termine di veicoli commerciali, dai furgoni agli allestiti.



Il Daily, modello di riferimento di Iveco, è parte integrante dell'offerta AmicoBlu del Gruppo Maggiore.

Delle strategie del Gruppo relative al noleggio di veicoli commerciali ci parla Luca Maggiore, nato a Roma 38 anni fa e membro della famiglia fondatrice e proprietaria dell'azienda. Lo incontriamo al suo quartier generale in via di Tor Cervara a Roma, una sede non solo di grande impatto architettonico e funzio-

nale ma dotata anche di due veri e propri gioielli che la dicono lunga sull'attenzione alle persone che i titolari della società hanno fra le proprie priorità per venire incontro al meglio alle esigenze dei propri dipendenti. Il primo fiore all'occhiello sono i locali destinati alla mensa, un vero e proprio ristorante, dove ele-

ganza delle soluzioni stilistiche, raffinatezza dell'arredamento, spazi ben distribuiti e pareti, ognuna capace di raccontare la storia, quella dell'azienda, quella della tecnologia, quella del cinema. L'altro fiore all'occhiello è Maggiore Fitness, il centro benessere riservato al personale del Gruppo. Una vera piazza d'ar-



Luca Maggiore, Direttore della Business Unit AmicoBlu.

mi con una selva di moderne attrezzature per ginnastica di ogni tipo con trainer a disposizione per consigliare e suggerire i migliori esercizi. Non manca anche una sala relax e sauna, e una con ping pong e biliardini dove si svolgono entusiasmanti tornei aziendali. Luca Maggiore è sposato e padre di Alessandra, 8 anni, e Vittorio, 5. Dopo il percorso di studi e una breve esperienza di lavoro esterna, nel 2001 entra nell'azienda di famiglia ricoprendo vari ruoli di sempre maggiore responsabilità, fino ad occupare l'attuale posizione di Direttore della Business Unit AmicoBlu.

“L'attività dei veicoli commerciali operata con il brand AmicoBlu - ci dice il manager - rappresenta circa il 15 per cento del fatturato totale del Gruppo Maggiore, che vanta una flotta di circa 20mila vetture e 1.700 veicoli commerciali. Il brand AmicoBlu è nato una quindicina di anni fa come precisa scelta dettata dall'esigenza di distinguersi dalla concorrenza che, per la propria immagine, aveva già scelto di abbinarsi a determinati colori. Noi abbiamo scelto il blu”. Ma l'azienda ha fatto anche un ulteriore passo, completando il processo di differenziazione dai concor-

DAL NOLEGGIO DI VETTURE E VEICOLI COMMERCIALI ALL'ACQUISTO DI VEICOLI USATI

GRUPPO MAGGIORE AL SERVIZIO DELLA MOBILITÀ

Il Gruppo Maggiore opera nel settore del rent a car domestico da oltre 65 anni e rappresenta il primo operatore a capitale interamente italiano, leader nel segmento retail e nel noleggio furgoni con il brand AmicoBlu. La chiave del successo aziendale è senz'altro rappresentata dalla centralità delle risorse umane che, con

passione e professionalità, alimentano ogni giorno un business model inimitabile, i cui fattori competitivi risiedono nella superiore flessibilità, nell'ampiezza e completezza dei servizi di autonoleggio e nella conoscenza approfondita del territorio, fattore questo che permette l'ottimale modulazione dei prodotti, erogati in funzio-



ne delle diverse peculiarità delle regioni italiane. Ognuna delle tre unità di business del Gruppo Maggiore è impegnata quotidianamente nel perseguire la massima soddisfazione dei clienti, con soluzioni personalizzate e servizi ad alto valore aggiunto. Tutto questo è reso possibile dall'impegno, dalla motivazione e dal senso di appartenenza dell'intera squadra di collaboratori.

Maggiore Rent è leader italiano nel settore del noleggio a breve e medio termine di auto e veicoli commerciali, con una rete di oltre 180 agenzie di noleggio dislocate capillarmente in più di 100 città italiane, aeroporti e stazioni ferroviarie e una flotta di oltre 18mila veicoli. Nel mondo, Maggiore è presente con i sistemi internazionali partner National Car Rental e Alamo Rent a Car in 90 paesi, con oltre 8.800 agenzie di noleggio ubicate nei principali aeroporti e città. Lo Chauffeur Service completa la gamma dei servizi esclusivi offerti da Maggiore. Il Gruppo non è però solo noleggio di autovetture, ma, con uno share del 35 per cento, è anche leader nel segmento del noleggio furgoni con il brand AmicoBlu. Con 1.700 veicoli, un'ampia scelta tra i modelli più recenti e la garanzia della massima affidabilità nella guida, AmicoBlu è disponibile nella capillare rete di agenzie Maggiore in tutta Italia.

Con UsatoBlu by Maggiore, la qualità delle auto a noleggio è disponibile anche in caso di acquisto. Grazie a un vasto parco mezzi, trattato con estrema cura, UsatoBlu assicura sempre ai clienti gli ultimi modelli di marchi leader, un anno di garanzia e la possibilità di permuta. E con l'archiviazione automatica effettuata su tutti i movimenti dei mezzi e alla completa tracciabilità della loro storia, Maggiore UsatoBlu è in grado di assicurare pienamente il chilometraggio certificato.

La famiglia Maggiore ha sempre nutrito una profonda passione per i motori. Già negli anni Venti, Vittorio Maggiore si distingue partecipando con successo alle più prestigiose competizioni su strada in Sicilia e nel 1924, a cavallo della fedelissima Harley Davidson bicilindrica, si aggiudica l'ambita Targa Florio. Nato ad Ali, in provincia di Messina, Vittorio intuisce che l'automobile può diventare un'occasione di investimento imprenditoriale e nel 1947, insieme ai figli Giuseppe e Francesco, fonda la prima società di autonoleggio senza conducente in Italia. I risultati non tardano ad arrivare e l'intuizione vincente porta al successo. La forza di Maggiore è nella imprenditorialità familiare che ne ha caratterizzato lo sviluppo nel corso dei vari decenni e che continua anche oggi nella terza generazione della famiglia: un primato, questo, che possono vantare solo pochissime aziende italiane.



Anche il furgone Peugeot Boxer arricchisce la proposta di noleggio nel settore veicoli commerciali messa a punto da Maggiore.

renti inseguendo un primato di unicità: "Abbiamo infatti voluto distinguerci ulteriormente - spiega Luca Maggiore - creando un brand apposito per il noleggio dei veicoli commerciali, AmicoBlu, appunto. Una scelta vincente visto che oggi siamo il leader

ness Unit AmicoBlu dedicata al noleggio dei veicoli commerciali risale a circa tre anni fa. "Nel medio-lungo periodo la business unit del Gruppo Maggiore intende incrementare la propria leadership di settore e nel contempo valutare l'espansione del business in

furgone tipo Doblò al Ducato Maxi".

Se un operatore di primo livello del settore noleggio come Maggiore fa di tutto per soddisfare la richiesta del mercato, è pur vero che i tempi sono difficili per tutti e il calo si fa sentire anche da

il territorio italiano ed è consapevole delle differenze che possono esistere tra un'area geografica e l'altra. "La domanda dei veicoli commerciali è superiore al Nord - conferma Maggiore - e non solo è superiore ma è anche in crescita. Stiamo invece registrando una flessione al Centro Sud, anche perché stiamo facendo molta selezione per un problema di solvibilità dei nostri clienti". AmicoBlu propone diverse formule di noleggio, da quelle a ore a quelle plurimensili. "Abbiamo creato servizi innovativi che non offre nessuno dei nostri concorrenti - afferma Luca Maggiore - come la possibilità di acquistare il veicolo privato dell'azienda cliente se questa noleggia per almeno 3 mesi o la possibilità data al privato di noleggiare un servizio di facchinaggio che lo può aiutare nello svolgere un lavoro particolarmente gravoso come un trasloco. In quest'ultimo caso, abbiamo visto che il costo totale del noleggio veicolo più il noleggio facchino è inferiore rispetto al caso in cui il trasloco sia gestito autonomamente dal privato stesso. È questo un servizio che abbiamo lanciato come test su Roma e contiamo di allargarlo almeno a Milano nei prossimi mesi".

Per quanto riguarda i veicoli a disposizione dei clienti, sotto le ali protettive del marchio AmicoBlu c'è una flotta standard di mezzi essenzialmente del Gruppo Fiat e di Psa Peugeot Citroën. Per i veicoli allestiti una piccola parte è firmata Psa e il grosso Iveco. "L'età media dei nostri mezzi - prosegue Luca Maggiore - non supera i 24 mesi. Dopo quel periodo procediamo a rinnovare la flotta. Ovviamente il processo non è totale ma funziona a piccoli lotti: ogni mese registriamo cambiamenti sia in entrata che in uscita". Un altro fronte su cui Maggiore è molto attiva è quello delle partnership, stipulate con aziende primarie del settore automotive e non solo. Una di queste è Easy-

CON AMICOBLU UNA TARIFFA "ACCHIAPPATUTTO"

AmicoBlu "acchiappatutto" acchiappa tutti. Lanciata da pochi mesi sul mercato del noleggio furgoni, la nuova tariffa "acchiappatutto" di AmicoBlu è già tra le preferite dei clienti. La nuova formula tutto compreso consente infatti a chi la sceglie un'esperienza di noleggio priva di qualunque preoccupazione. Nel prezzo, oltre a chilometraggio illimitato, oneri e tasse, è inclusa anche l'esclusiva copertura assicurativa SPP, l'innovativo pacchetto Super Serenity Pack che elimina totalmente ogni eventuale quota di addebito danni e furto. Il tutto a una tariffa davvero conveniente che sta conquistando i favori della clientela AmicoBlu.

box: "Con la società leader a livello nazionale nel campo del self storage - continua Maggiore - abbiamo siglato un accordo per cui è possibile per clienti Maggiore e AmicoBlu affittare uno spazio presso i self storage dell'azienda a prezzi vantaggiosi; lo stesso discorso vale al contrario per i clienti Easybox. Abbiamo comunque più partnership nel settore auto che in quello dei veicoli commerciali: con Ali-

catene di supermercati ci aiutano a veicolare il nostro prodotto".

L'impegno a 360 gradi di Maggiore ha posto particolare attenzione alla mobilità elettrica. "Sulle tematiche ambientali siamo particolarmente sensibili", ammette con orgoglio Luca Maggiore; che aggiunge: "Partecipiamo attivamente al progetto LOGeco insieme al Comune di Roma e all'Unione Industriale di Roma, attraverso il quale stiamo studiando un'ipotesi di parcheggio di scambio nelle vicinanze dei centri storici per gestire il cosiddetto ultimo miglio, cioè la consegna di merci nei centri storici. Un sistema dove si arriva con veicoli termici in grandi piazzali, si sposta la merce su veicoli elettrici e si circola con questi nei centri storici". Aperto è il dialogo di Maggiore con i costruttori di veicoli commerciali elettrici, in particolare con il Gruppo Psa Peugeot Citroën: "Sì, stiamo discutendo di mobilità alternativa con Psa - conferma il manager - Con il Gruppo francese abbiamo già avviato un progetto di partnership per l'elettrico in ambito automobilistico che coinvolge il modello iOn, entrato nella nostra flotta. Ora stiamo mettendo a punto la partnership per quanto riguarda l'impatto ambientale zero dei veicoli commerciali". Maggiore dunque guarda al futuro con ragionevole ottimismo, potendo contare su un'offerta di prodotti e servizi fortemente concorrenziali ma anche su un know-how di altissimo livello frutto di tanti anni di esperienza sul campo e di un bagaglio di conoscenze e competenze in possesso degli uomini e delle donne che quotidianamente svolgono al meglio il loro lavoro per soddisfare una sempre più esigente clientela.



IL NOLEGGIO DI VEICOLI COMMERCIALI È UN'ATTIVITÀ SPECIALISTICA CHE SI RIVOLGE A QUANTI UTILIZZANO I MEZZI PER LAVORO. AMICOBLU FIRMATO MAGGIORE È UN SERVIZIO SPECIALIZZATO CHE TIENE CONTO DI TUTTE LE ESIGENZE DEGLI UTILIZZATORI. IN CAMPO UNA FLOTTA DI 1.700 VEICOLI CON I MARCHI FIAT, PEUGEOT, CITROËN E IVECO.

talia nel settore rent a car siamo gli unici a fornire punti Mille Miglia, con Trenitalia siamo gli operatori privilegiati, senza dimenticare che diversi istituti bancari e grandi



Il Fiat Ducato, uno dei modelli di punta della gamma AmicoBlu, operante con un'ampia flotta di veicoli.

assoluto di mercato con una quota di circa il 35 per cento e un fatturato di oltre 20 milioni di euro". Prosegue Luca Maggiore: "Operiamo in tutta Italia con circa 100 agenzie che operano anche nel noleggio di veicoli commerciali. Inoltre, due agenzie a Roma e Milano sono dedicate esclusivamente ai veicoli commerciali: si chiamano Truck Center e offrono servizi aggiuntivi rispetto alle altre agenzie, come le aperture lunghe dalle 7 alle 21, la possibilità di lasciare la propria auto in deposito durante il noleggio o di farsi lavare il veicolo nello stesso periodo senza dimenticare l'ampia scelta di veicoli commerciali". La nascita della Busi-

altri mercati. Ci siamo resi conto che - continua Luca Maggiore - il target dei clienti dei veicoli commerciali è molto diverso da quello delle auto e richiede una profonda specializzazione. Le potenzialità ci sono tutte visto che da qualche anno AmicoBlu sta ampliando la flotta di veicoli allestiti per rispondere a tutte le necessità del mercato. È un processo che è continuato con l'introduzione di veicoli speciali, ovvero quelli allestiti. Abbiamo così inserito in gamma veicoli box con e senza sponda idraulica, isotermitici con cella frigo e coibentati, ribaltabili a pianale fisso, che si affiancano ai classici commerciali standard, dal piccolo

queste parti anche se, spiega Luca Maggiore, "non è un calo paragonabile a quello delle case costruttrici". Niente di scoraggiante però: Maggiore continua a fare del suo meglio e a migliorare il servizio per una clientela sempre esigente: "I nostri clienti - continua Luca Maggiore - sono principalmente clienti business che noleggiavano il veicolo per svolgere specifiche attività, come corrieri, trasportatori, aziende di catering; poi ci sono i privati a cui occorre un mezzo per effettuare, per esempio, un trasloco o una movimentazione di materiale voluminoso".

Operatore di livello nazionale, Maggiore conosce tutto



Un Daily doppia cabina a testimonianza della completezza e versatilità dell'offerta di noleggio del brand AmicoBlu.

Intervista

Alberto Sabatino, Direttore Vendite Corporate di Nissan Italia

“Più forti nei segmenti dei van leggeri”

FABIO BASILICO
CAPENA

Quota in crescita e consolidamento delle posizioni nei segmenti dei light van. Prosegue l'offensiva di Nissan Italia che nonostante il grave periodo di crisi che ha colpito il mercato dei veicoli commerciali dimostra di avere le carte in regola per affermarsi come protagonista del mercato. Una di queste è senza dubbio l'NT500, il nuovissimo Nissan Truck che arriverà in Italia per fine 2013. Della strategia del marchio giapponese nel nostro paese ci parla in questa intervista Alberto Sabatino, Direttore Vendite Corporate di Nissan Italia.

Qual è stato l'andamento di Nissan nei primi otto mesi del 2013?

“Nonostante il persistere della situazione di crisi con conseguente calo di quasi il 20 per cento dei volumi dell'intero settore dei veicoli commerciali, Nissan ha visto crescere la propria quota, che è a oggi pari al 5 per cento. Inoltre, vediamo consolidarsi la nostra presenza nei segmenti dei 'light van', un importante contrappeso per bilanciare la riduzione della domanda dei veicoli destinati al settore dell'edilizia”.

Ci sono novità programmate di prodotto?

“Abbiamo annunciato per fine 2013 l'arrivo dell'NT500, il primo veicolo ad adottare la nuova nomenclatura per i modelli Nissan destinati al trasporto. NT sta, infatti, per Nissan Truck. L'arrivo di NT500 al vertice della nostra ampia gamma dimostra l'interesse e l'impegno di Nissan verso un settore in cui gode di grande esperienza e nel quale vuole essere protagonista. Il nuovo truck è alimentato a scelta da una delle due versioni Nissan del motore diesel ZD30 quattro cilindri da 3 litri, conforme all'imminente normativa sulle emissioni Euro 6. Tutti i modelli da 3,5 a 6,5 tonnellate sono alimentati con il motore da 110 kW/150 cv, che dispone di un unico turbocompressore per 350 Nm di coppia ed è abbinato a una trasmissione manuale a sei marce con trazione posteriore. Il modello da 7,5 tonnellate monta una versione del motore biturbo a elevate prestazioni, che eroga 130 kW/176 cv di potenza per 540 Nm di coppia. Questo motore è disponibile con trasmissioni manuali o robotizzate a sei velocità. Entrambe le versioni hanno filtri antiparticolato diesel (DPF) e impiegano un sistema di riduzione selettiva catalitica (SCR) per diminuire le emissioni. Il nuovo motore ZD30 assicura intervalli di manutenzione estesi e costi d'esercizio più contenuti. La frequenza dei cambi d'olio e di sostituzione dei filtri è ora di due anni

o 40mila km e anche la cinghia scanalata accessoria ha una durata utile prolungata a 40mila km. NT500 sarà la scelta ideale per le piccole e medie imprese attive nel settore agricolo, edile e della distribuzione”.

Il lungo periodo di crisi ha modificato la domanda. Verso quali segmenti e tipologie di veicoli si è orientata la vostra clientela?

“C'è sicuramente una particolare sensibilità sul fronte dei prezzi, ma anche sull'accesso al credito attraverso adeguate offerte. Su questo aspetto abbiamo lavorato con la nostra finanziaria RCI Banque per garantire serenità e sicurezza dei costi di utilizzo ai clienti professionali, proponendo pacchetti di manutenzione programmata modulare e integrati nell'offerta finanziaria. Riguardo all'indirizzamento della domanda, questa si va personalizzando rispetto ai settori d'impiego specifici. Per questo proponiamo l'allestimento di cassoni su misura, piattaforme aeree, centine e furgonature. Nissan può contare anche su trasformazioni di fabbrica speciali come NV200 Van Fridge e NV200 Combi 2in1. Il primo è dedicato al trasporto 'compatto' freddo, mentre il secondo è un 5 posti con seconda fila di sedili a scomparsa per massimizzare il vano di carico”.

Quali iniziative andrebbero concretizzate dalle aziende e dalle istituzioni pubbliche per aiutare il mercato?

“L'adeguamento dell'Italia allo standard fiscale adottato

nella maggioranza dei Paesi europei, dove la possibilità di detrazione dell'auto aziendale è del 100 per cento, sarebbe il miglior incentivo, specie se abbinato anche a un nuovo impulso alla logistica e alla ripresa del settore edilizio. E per il trasporto persone, un sostegno alla mobilità elettrica renderebbe più virtuoso e sostenibile il futuro del trasporto commerciale legato alle aree urbane”.

Ha parlato di mobilità elettrica. Come si sta muovendo Nissan in questo ambito?

“Come promotori della mobilità a zero emissioni, vediamo delle potenzialità per la Nissan Leaf come vettura ideale per la mobilità urbana. In Olanda e nei paesi nordici, dove le autorità locali supportano l'ampliamento della rete di ricarica, si assiste alla nascita di flotte di taxi elettrici, ideali nei trasferimenti delle fasce metropolitane più centrali. Entro quest'anno fiscale, lanceremo anche l'e-NV200, la versione elettrica del nostro van compatto, che potrà proporsi come veicolo ideale sia per la distribuzione nei centri città che come taxi ecologico. E, in tal senso, al recente Salone di Francoforte, il Sindaco di Barcellona ha ufficialmente varato il progetto per una flotta di taxi elettrici basati su questo modello, di cui ha ricevuto la prima unità. C'è spazio per la diffusione dell'auto elettrica grazie all'enorme risparmio che genera in termini sia di costi di manutenzione che di rifornimento rispetto a una qualsiasi altra vettura non elettrica,

in un contesto caratterizzato sempre più dall'aumento del prezzo dei carburanti tradizionali. Inoltre, le vetture elettriche hanno la possibilità di accedere alle zone a traffico limitato. A Roma, ad esempio, possono usufruire di parcheggi gratuiti entro le strisce blu e circolare liberamente nella ZTL. Mentre i nostri concorrenti si affacciano su questo fronte di mercato, noi siamo già al veicolo elettrico “2.0”, con 199 km di autonomia e tempi di ricarica dimezzati e la possibilità di essere acquistata secondo varie modalità, scegliendo, ad esempio, di noleggiare la batteria. Leaf, inoltre, offre gli stessi standard di un vettura del segmento C tradizionale: tre versioni, bagagliaio capiente e, unica elettrica a consentirlo, cinque posti a bordo. La Nissan Leaf è il veicolo elettrico più venduto nella storia dell'auto (sono oltre 70mila le Leaf che circolano sulle strade del mondo) e siamo certi che abbia aperto la via a un nuovo mercato dalle grandi potenzialità anche per il trasporto commerciale”.

E per quanto riguarda il mercato dell'usato?

“Il settore dei veicoli usati riveste un'importanza cruciale proprio nei periodi di crisi perché permette da un lato di vedere soddisfatta l'esigenza di mobilità del cliente professionale limitando l'esborso economico, dall'altro al concessionario di poter impostare la negoziazione commerciale su basi più qualificanti del mero sconto all'acquisto. Per questo, nell'ambito



Alberto Sabatino, Direttore Vendite Corporate di Nissan Italia

del programma usato “Nissan Collection”, che lanceremo nelle prossime settimane sulle prime concessionarie pilota per poi estenderlo nel corso del 2014 al resto della rete, ci focalizzeremo sulla preparazione della forza vendita a gestire le esigenze del cliente dei veicoli usati, dando sicurezza dei controlli effettuati, garanzia dei veicoli, capacità di fornire strumenti finanziari e servizio post-vendita assolutamente identici a quello dei veicoli nuovi”.

Com'è attualmente strutturata la vostra rete? Avete previsto delle novità?

“La rete Nissan dedicata ai veicoli commerciali è composta da 73 concessionarie, cioè il 61 per cento della rete Nissan, che operano attraverso 118 siti sul territorio nazionale. Si tratta di una rete specializzata, volutamente ridotta, per la quale abbiamo definito aree di compe-

tenza territoriale a seguito di un approfondito studio di Geomarketing, finalizzato a garantire redditività anche in questo momento di pesante crisi per il settore. Come accennavo, il numero di operatori è volutamente contenuto, per assicurare ai dealer specializzati un territorio

”

ABBIAMO LAVORATO CON LA NOSTRA FINANZIARIA RCI BANQUE PER GARANTIRE SERENITÀ E SICUREZZA DEI COSTI DI UTILIZZO AI CLIENTI PROFESSIONALI, PROPONENDO PACCHETTI DI MANUTENZIONE MODULARI E INTEGRATI NELL'OFFERTA FINANZIARIA.

più ampio, sul quale opereranno anche attraverso venditori itineranti, che seguiranno i clienti da vicino. Questo da un lato incontrerà l'apprezzamento della clientela del settore - che è esigente, molto informata e attenta alla puntuale applicazione dei processi di vendita e post-vendita - e dall'altro farà crescere l'immagine di marca grazie a questi venditori specializzati e formati rigorosamente dal reparto training di Nissan Italia”.

L'ultima domanda è d'obbligo: quali le sue previsioni di mercato per gli ultimi mesi del 2013 e il prossimo anno?

“Previsione difficile a causa dell'instabilità politica nazionale e internazionale; attualmente prevediamo una flessione, per il periodo gennaio-dicembre 2013, tra il 5 e il 10 per cento sull'anno precedente. Nel 2014 dovrebbe iniziare una ripresa”.



Il nuovo NT500 è alimentato a scelta da una delle due versioni Nissan del motore diesel ZD30 quattro cilindri da 3 litri conforme all'Euro 6.

Intervista

GIANCARLO TOSCANO
ROMA

Giovanni Portanova, Brand Manager LCV di Renault Italia

“Abbiamo tutte le potenzialità per crescere”

Una Renault per niente intimorita dall'oggettiva crisi che continua a influenzare negativamente il mercato italiano dei veicoli commerciali fino a 35 quintali. In questa intervista Giovanni Portanova, Brand Manager LCV di Renault Italia, traccia il quadro della situazione del settore e illustra lo stato dell'arte della Losanga. Pur consapevole delle pesanti ripercussioni che il mercato dei veicoli commerciali continua a subire dalla perdurante congiuntura negativa, Portanova ribadisce che Renault è pronta a chiudere il 2013 con un risultato adeguato al proprio potenziale e intende crescere sfruttando quello che ha oggi a disposizione e le novità in arrivo. Uno degli assi portanti dell'offensiva del marchio francese è il nuovo Kangoo Express, disponibile da giugno e profondamente rivisto nell'estetica e ricco di aggiornamento tecnologici.

Può fare un bilancio dell'andamento di Renault nei primi otto mesi del 2013 alla luce della situazione di mercato?

“Un mercato, quello dei veicoli commerciali fino a 35 quintali, ancora in sofferenza, con un calo ulteriore del 19 per cento rispetto al 2012. Situazione che ci porta a prevedere un 2013 che chiuderà al di sotto delle 95mila unità di MTM (mercato tutte marche), mercato che nel 2008 era di 240mila veicoli. Tale situazione impatta ovviamente sui volumi di vendita di tutti i marchi, con cali significativi più o meno marcati per tutti i costruttori. Anche Renault ha subito questa situazione, in particolare nei primi quattro mesi dell'anno in cui abbiamo sofferto per i lunghi tempi di consegna del nostro Kangoo Express per motivi industriali. Dal mese di giugno la situazione è notevolmente migliorata con l'arrivo del nuovo Kangoo Express, profondamente rivisto nell'estetica e ricco di aggiornamenti tecnologici. Purtroppo le difficoltà economiche del paese si riflettono inevitabilmente sulle attività professionali e, di conseguenza, su un settore così specifico come quello dei veicoli commerciali”.

Ci sono novità di prodotto in programma o particolari iniziative rivolte alla clientela?

“Come accennato, abbiamo da giugno il nuovo Kangoo Express ricco di interessanti novità come la possibilità di avere il terzo posto anteriore, l'innovativo sistema ESP che include anche l'Extended Grip e la funzione Hill start assist, nonché l'aggiornamento delle già performanti motorizzazioni 1.5 dCi che, con la funzione Stop&Start, consumano oggi solo 4,3 litri ogni 100 Km in ciclo misto, un risultato che pone il nuovo Kangoo Express al top del segmento per livello di consumi. Le linee guida per noi sono semplicità, concretezza ed economicità. Oggi il nostro cliente cerca queste cose”.

Quale strategie di prodotto e di marketing sta seguendo Renault in ambito ecologico, in particolare per quanto riguarda l'alternativa elettrica?

“Nell'ambito dei veicoli commerciali, l'impegno di Renault si concretizza nell'offrire

una valida alternativa ai veicoli termici che possa consentire all'utilizzatore di rispettare l'ambiente mantenendo inalterate le caratteristiche tecniche di capacità di carico della versione termica. Il nostro Kangoo Z.E. è il prodotto giusto per chi ad esempio opera in ambito urbano

colore elettrico diventa semplice e accessibile a tutti”.

Come si è modificata la domanda di veicoli commerciali in Italia in seguito al lungo periodo di crisi? Verso quali segmenti e tipologie di veicoli si è orientata la vostra clientela?

“Di sicuro i segmenti più alti sono maggiormente in sofferenza, soprattutto laddove parliamo di veicoli allestiti. Sono queste le tipologie di veicoli che presentano dei costi e quindi degli investimenti maggiormente impegnativi per i clienti. È vero pure che proprio per la loro specificità, questi prodotti

non possono trovare un'alternativa in altre tipologie di prodotto. Ciò determina il mancato acquisto/rinnovo del proprio parco veicoli”.

Quali sono secondo lei le iniziative prioritarie da compiere, da parte delle aziende e delle istituzioni pubbliche, per dare un reale sostegno al mercato?

“Le aziende automobilistiche sono al limite, mettono in campo tutto quello che possono, facendo leva soprattutto sugli strumenti finanziari. Le offerte di finanziamento/leasing si sono moltiplicate in questi ultimi anni, diventando sempre più



Giovanni Portanova, Brand Manager LCV di Renault Italia

competitive e complete, andando a compensare in parte le enormi difficoltà che i clienti incontrano nell'accesso al credito. Questo è uno dei temi centrali di questa crisi, problema però che ancora oggi non ha

trovato una soluzione da parte delle istituzioni. Poi gli aspetti fiscali, logistici, il costo del lavoro... non mi dilungo su queste tematiche che sono ampiamente conosciute e dibattute. Dico soltanto che ho la percezione di una certa 'staticità' delle istituzioni su questi argomenti”.

Qual è la situazione sul fronte del mercato dell'usato? Avete iniziative particolari in programma in merito a questo settore di mercato?

“Il calo di mercato sul fronte dell'usato è meno marcato rispetto alle immatricolazioni di veicoli nuovi, segnale questo che conferma la difficoltà di un settore in crisi. Anche qui le nostre iniziative sono tese a offrire soluzioni di finanziamento che consentano ai nostri clienti di trovare soluzioni di accesso al credito più semplici”.

Ci sono state o ci saranno modifiche nella composizione della rete di vendita e assistenza? Da quanti operatori è attualmente formata?

“Attualmente contiamo 103 concessionari di cui 41 PRO+, la nostra rete altamente specializzata nelle vendite di veicoli commerciali. Oltre a questi abbiamo circa 800 punti di assistenza per una copertura totale del territorio nazionale. È una rete adeguata, equilibrata per questo mercato per cui contiamo di mantenere questa struttura”.

Quale prevede sarà l'andamento del mercato e del marchio Renault in questi ultimi mesi del 2013 e quali le prospettive per il prossimo anno?

“Il rush finale è ormai una costante. L'ultimo quadrimestre è importante per tutti i costruttori. Renault è pronta per fare un risultato adeguato al proprio potenziale e sfruttare le opportunità di un mercato che, seppur contenuto, sarà sicuramente interessante, forse con qualche segnale di ripresa. Il 2014 lo vediamo in leggera ripresa, 100mila unità totali. Renault vuole crescere sfruttando tutto quello che ha oggi a disposizione... con qualche importante novità”.

”
IL RUOLO DELLE
CAPTIVE È MOLTO
CAMBIATO NEL CORSO
DEGLI ANNI E DI
CONSEGUENZA
DOBBIAMO ADATTARE I
NOSTRI PRODOTTI ALLA
SITUAZIONE DEL
MERCATO. SE SAPREMO
RIUSCIRCI I RISULTATI
ARRIVERANNO.
RISULTATI
ARRIVERANNO.

e ha la necessità di entrare nei centri storici dove molto spesso la circolazione degli autoveicoli è vietata o soggetta a costi supplementari. Ricorrendo poi alle nostre offerte di Leasing 'tutto compreso', la gestione del vei-



In alto, il nuovo Kangoo Express ricco di interessanti novità come l'opzione terzo posto anteriore. Sopra, il Renault Master.

Intervista

Andrea Pederzoli, Direttore di Volkswagen Veicoli Commerciali

“Soddisfatti delle quote di mercato”

GUIDO PRINA
VERONA

È un Andrea Pederzoli soddisfatto quello che emerge da questa breve intervista in cui il Direttore di Volkswagen Veicoli Commerciali di Volkswagen Group Italia traccia il quadro della marca tedesca e commenta l'andamento negativo del mercato e le prospettive che si aprono nel prossimo futuro, sia per quanto riguarda Volkswagen Veicoli Commerciali che per il settore dei veicoli commerciali nel suo complesso. In-

NEL CORSO DEL 2013 LA MARCA TEDESCA HA INCREMENTATO LA POSIZIONE IN TERMINI DI QUOTE DI MERCATO IN CONTROTENDENZA CON L'ANDAMENTO NEGATIVO GENERALE DEL MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI NEL NOSTRO PAESE.

tanto all'ultimo Salone di Francoforte la Casa di Wolfsburg ha presentato il prototipo della e-load up!, “un city van elettrico assolutamente innovativo”, come lo definisce lo stesso Pederzoli. Una chiara dimostrazione della capacità innovativa di Volkswagen e delle potenzialità di crescita della marca all'interno di un comparto altamente concorrenziale come è quello dei veicoli professionali.

Quale il bilancio di Volkswagen Veicoli Commerciali nei primi otto mesi del 2013?

“Beh diciamo che ci possiamo ritenere abbastanza soddi-



Andrea Pederzoli, Direttore di Volkswagen Veicoli Commerciali in Volkswagen Group Italia. A sinistra il Transporter e sotto il Caddy.

sfatti; nel 2013 la marca ha incrementato la posizione in termini di quote di mercato, quindi tutto sommato non ci possiamo lamentare tenendo soprattutto presente il contesto nel quale stiamo vivendo”.

Quale sarà dunque l'andamento del mercato e di Volkswagen Veicoli Commerciali a fine 2013 e nel 2014?

“Per l'anno in corso e per il prossimo non prevediamo un miglioramento della situazione economica, quindi il nostro obiettivo sarà quello di consolidare e, possibilmente aumentare, la quota di mercato della marca”.

Ci sono novità di prodotto in programma o iniziative rivolte alla clientela?

“Per l'anno in corso non avremo lanci di prodotto e non abbiamo pianificato iniziative particolari”.

Quali strategie di prodotto e di marketing sta seguendo Volkswagen V.C. in ambito ecologico, anche eventualmente per quanto riguarda

considerando anche l'alternativa elettrica?

“Durante il recente Salone di Francoforte Volkswagen Veicoli Commerciali ha presentato il prototipo della e-load up!, un city van elettrico assolutamente innovativo. Per il momento però non è ancora stato ufficialmente prodotto e l'eventuale introduzione nel mercato”.

Secondo lei come è cambiata la domanda di veicoli commerciali in Italia nel periodo di crisi? Verso quali segmenti e tipologie di veicoli si è orientata la vostra clientela?

“Nel 2013 il mercato dei veicoli commerciali ha registrato una pesante flessione in tutti i segmenti. Siamo di fronte a un crisi radicale che ha investito l'intero settore e che ha portato a un calo generale della domanda”.

Quali dovrebbero essere le iniziative importanti da compiere, da parte delle aziende e delle istituzioni pubbliche, per dare un concreto sostegno al mercato?

“Ritengo che le istituzioni pubbliche debbano mettere in atto iniziative concrete dando fiducia alle piccole e medie imprese, le più numerose nel nostro paese, permettendo così all'intero settore di poter recuperare un po' di business. Dal canto nostro, invece, cerchiamo di stare vicino e sostenere i nostri partner”.

Qual è la situazione del mercato dell'usato? Avete iniziative particolari in programma in merito a questo settore?

“Per il momento, in questo ambito, non sono previste particolari iniziative”.

Ci sono state o ci saranno cambiamenti significativi nella struttura della vostra rete? Da quanti operatori è attualmente formata?

“Non ci sono state variazioni nella composizione della nostra rete di concessionarie che attualmente ne conta 70”.

AL SALONE DI FRANCOFORTE HA DEBUTTATO IL PROTOTIPO E-LOAD UP!

IL CITYVAN CHE SI MUOVE NEL RISPETTO DELL'AMBIENTE

Una delle novità firmate Volkswagen all'ultima edizione del Salone di Francoforte riguarda da vicino il mondo del lavoro. Si tratta del prototipo e-load up!, nuova caratterizzazione e variante della compatta citycar Up!. Si presenta come piccolo van ideale per le consegne in ambito urbano, a cui è destinato anche in virtù della propulsione elettrica di cui è dotato il veicolo. Il cityvan tedesco ha mantenuto le cinque porte ma i vetri delle portiere posteriori sono coperti con pannelli, in stile furgone; il sedile del passeggero può venire ripiegato per raggiungere un volume libero di carico di ben 1.400 litri, un valore elevato nonostante le dimensioni assolutamente compatte del mezzo che è lungo 3,5 metri.

Spazio, agilità e versatilità caratterizzano dunque la proposta Volkswagen che, se verrà messa in produzione, attirerà sicuramente le attenzioni dei professionisti, pensiamo ad artigiani, elettricisti, imbianchini, fioristi e quant'altro, che hanno necessità di spostarsi e movimentare selezionato materiale in modo facile e comodo. E-load up! è spinto da un motore elettrico da 82 cv di potenza e 210 Nm di coppia massima alimentato da una batteria agli ioni di litio da 18,7 kWh. Il fatto di avere una motorizzazione elettrica non solo permette di contenere i costi di gestione del veicolo ma anche di accedere in tutta tranquillità in aree cittadine solitamente precluse ai



veicoli termici. Il motore elettrico garantisce una velocità massima di 130 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 12,4 secondi; l'autonomia è di ben 160 km, più che sufficiente per svolgere attività professionali giornaliere in un'area di movimento limitata.



FORD

Al Transit Connect il Van of the Year

URBANO LANZA
MOSCA

Ford continua a raccogliere prestigiosi premi internazionali. Al centro di questa vera e propria offensiva di riconoscimenti c'è il Transit, icona del settore veicoli commerciali e suo punto di riferimento ultradecennale. Ora il nuovo Transit Connect è stato eletto "International Van of the Year 2014" in occasione del Salone dei veicoli commerciali Comtrans di Mosca. Per Ford è la quinta vittoria in questo ambito riconoscimento, la seconda consecutiva (è la prima volta che succede) tenendo conto dell'affermazione del 2013 del nuovo Transit Custom. Per il Connect si tratta della seconda vittoria assoluta.

Il quintetto di affermazioni di Ford nella storia, iniziata nel 1992, dell'"International Van of the Year" coincide con le vittorie della famiglia Transit, senza dubbio uno dei più rappresentati, e longevi, veicoli del segmento dei leggeri. Ford Transit ha vinto per la prima volta il "Van of the Year" nel 2001, nel 2003 si è affermato il Connect, nel 2007 di nuovo il Transit, nel 2013 il nuovo Transit Custom e ora il nuovo Transit Connect.

La giuria composta da 24 giornalisti del settore ha eletto il Transit Connect "Van dell'Anno 2014" attribuendogli

130 punti su un massimo possibile di 163. Nella classifica ha superato il Mercedes-Benz Sprinter (123 punti) e il Renault Kangoo (25 punti). "Il nuovo

TRANSIT TORNA PER LA QUINTA VOLTA SUL GRADINO PIÙ ALTO DEL PODIO DEL PRESTIGIOSO RICONOSCIMENTO INTERNAZIONALE. PER IL CONNECT SI TRATTA DELLA SECONDA AFFERMAZIONE DOPO QUELLA REGISTRATA NEL 2003.

Transit Connect cambia le regole del gioco nel settore dei van compatti - ha dichiarato Barb Samardzich, Vice Presidente Sviluppo Prodotti di Ford Europa - e siamo orgogliosi di aver conquistato questo importante titolo per il secondo anno consecutivo. Il nuovo Transit Connect è un robusto e affidabile lavoratore come da tradizione Transit, e vanta un'efficienza eccezionale e un design affascinante".

Ford ha completamente rinnovato la propria gamma di veicoli commerciali nell'arco di due anni. La famiglia Transit è composta dal Transit da 2 tonnellate, prossimo al lancio, dal Transit Custom e dal compatto Transit Courier, che sarà lanciato nel 2014. Il Transit Connect permette alle piccole e medie imprese di abbassare i costi operativi grazie alla migliore efficienza della classe, pur van-

tando la migliore capacità di carico della categoria e una straordinaria affidabilità. Il modello ECONetic abbassa i consumi a 4 litri/100 km con emissioni

di CO2 di soli 105 g/km, un miglioramento del 34 per cento rispetto al modello precedente. Anche il modello con motore a benzina EcoBoost 1.0 a 3 cilin-

dri, eletto "Motore dell'Anno 2012 e 2013", è al vertice della classe per efficienza.

Disponibile nelle versioni Furgone, Doppia Cabina e Combi, Transit Connect è dotato di un'ampia e pratica area di carico dal volume totale che, con paratia divisoria completa, va da 2,9 a 3,6 mc. Anche la capacità di carico massima, fino a 1.000 kg, è al vertice della categoria. "Il nuovo Transit Connect ha colpito la giuria sotto moltissimi aspetti, ma soprattutto perché Ford è stata in grado di creare un van compatto in grado di ridurre i costi operativi - ha detto Pieter Wieman, chair-



ALBO D'ORO INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR

1992	Volkswagen T4	2004	Volkswagen Transporter T5
1993	Nissan Sunny Van	2005	Mercedes-Benz Vito
1994	Citroën Jumper	2006	Fiat Nuovo Doblò Cargo
	Fiat Ducato	2007	Ford Transit
	Peugeot Boxer	2008	Fiat Scudo
1995	Mercedes-Benz Sprinter		Citroën Jumpy
1996	Mercedes-Benz Vito		Peugeot Expert
1997	Peugeot Partner	2009	Fiat Fiorino
	Citroën Berlingo		Citroën Nemo
1998	Renault Master		Peugeot Partner
1999	Opel Astra Van	2010	Nissan NV200
2000	Iveco Daily	2011	Fiat Doblò Cargo
2001	Ford Transit	2012	Renault Kangoo Z.E.
2002	Opel Vivaro	2013	Ford Transit Custom
	Renault Trafic	2014	Ford Transit Connect
2003	Ford Transit Connect		

man della giuria del premio "Internazional Van of the Year" - È un'ottima risposta sia alle necessità delle piccole e medie imprese che a quelle degli operatori 'fleet', che possono ridurre le spese per il trasporto delle merci. Lo spazio di carico è dotato di soluzioni utili e innovative, come il portello di carico che si apre nella paratia divisoria per il carico di oggetti di lunghezza superiore, il sedile passeggero ripiegabile e la porta posteriore scorrevole, che consente, nel modello a passo lungo, di caricare la base di un Europallet. Ford ha posto la massima attenzione nel realizzare un veicolo robusto e sicuro, applicando i più rigorosi standard di resistenza e ha portato per la prima volta a bordo di un veicolo di questa categoria tecnologie come l'Active City Stop".

Il prestigioso titolo di "Van

dell'Anno" si aggiunge al lungo elenco di riconoscimenti conquistati da Ford negli ultimi due anni. Il Ranger è stato eletto "Pick-Up dell'Anno 2013", il Transit Custom ha vinto il titolo di "Van dell'Anno 2013" e il motore EcoBoost è stato nominato "Motore dell'Anno" sia nel 2012 che nel 2013. "I nostri team in tutta Europa difficilmente riusciranno a contenere l'entusiasmo per questa straordinaria vittoria - ha affermato Stephen Lesh, ingegnere Ford a capo del programma Transit Connect - Abbiamo lavorato senza sosta per rendere il Transit Connect il veicolo perfetto per affiancare i nostri clienti nel loro duro lavoro quotidiano e questo è un giorno meraviglioso per tutti coloro che si sono dedicati, in tutta Europa, a questo progetto". Il nuovo Transit Connect sarà disponibile sul mercato entro la fine del 2013.

EFFICIENZA, VERSATILITÀ E FLESSIBILITÀ

IL COMMERCIALE COMPATTO CHE FA LE COSE IN GRANDE

Primo della classe alla scuola dell'efficienza. Il nuovo Ford Transit Connect si presenta già come il veicolo commerciale più economicamente progredito della sua categoria, vero e proprio "Best In Class" per efficienza con il 34 per cento di consumi in meno rispetto al precedente modello. Transit Connect ECONetic con Start&Stop è spinto da un motore Duratorq TDCi 1.6 da 95 cavalli che permetterà ai clienti di tutta Europa di ridurre significativamente i costi operativi della loro attività. Transit Connect sarà anche il primo veicolo commerciale Ford a essere dotato del motore a benzina EcoBoost 1.0. Il modello equipaggiato con questo propulsore offrirà la migliore efficienza della classe anche tra i modelli a benzina, con consumi di 5,6 litri/100 km e 129 g/km di emissioni di CO2. Le tecnologie ECONetic sono disponibili, oltre che a bordo del modello omonimo, anche per le versioni con motore a benzina EcoBoost 1.0 e sulle varianti diesel con motore Duratorq 1.6 da 75 e 95 cavalli.

A bordo, la tecnologia intelligente ha il volto del Ford SYNC che una volta connesso al proprio smartphone permette di gestire facilmente la musica e le chiamate, sia in entrata che in uscita, con comandi vocali semplici e intuitivi. In più, sempre grazie ai comandi vocali, il Ford SYNC legge a voce alta gli SMS ricevuti, riproduce brani da iPod, MP3 o dispositivi USB, e trasmette musica in streaming dal cellulare. Quando lo smartphone è collegato al Ford SYNC, in caso di incidente con attivazione degli airbag o di blocco della pompa carburante, la Ford Emergency Assistance chiama automaticamente i servizi di emergenza, fornendo loro informazioni fondamentali come le coordinate GPS e consentendo al



conducente di comunicare personalmente con loro. Con Active City Stop invece il veicolo frena da solo, evitando collisioni alle basse velocità, inferiori a 30 km/h. Se il sistema rileva l'arresto improvviso dell'auto che la precede, infatti, aziona automaticamente i freni.

Gli ingegneri Ford hanno sviluppato un'innovativa apertura nella paratia divisoria che permette al Transit Connect di trasportare in sicurezza tubi e altri oggetti lunghi fino a 3 metri nella versione a passo corto, fino a 3,5 metri in quella a passo lungo. Transit Connect è dotato di un volume totale di carico di 2,9 e 3,6 metri cubi con paratia divisoria installata oppure di 3,7 e 4,4 metri cubi con la paratia rimossa. Quello in uscita sarà il primo Transit Connect disponibile con doppio sedile passeggero anteriore



MERCEDÉS-BENZ VANS

Alla spesa ci pensa Sprinter

FABIO BASILICO
ROMA

Sulle qualità di Mercedes-Benz Sprinter punta Esselunga. La prima catena di supermercati in Italia con oltre 140 negozi sul territorio, ha scelto l'ammiraglia van della Stella per la consegna della spesa a

no, infatti, la consegna a domicilio dei prodotti scelti dai clienti Esselunga attraverso gli scaffali virtuali, garantendo il rispetto della catena del freddo, requisito fondamentale per tutelare la qualità dei prodotti alimentari. In occasione della consegna, Dario Albano, Direttore Commer-

Puntuale

Uno dei 145 Sprinter impegnati nelle operazioni di consegna della spesa a domicilio, un'innovativa proposta che la catena di supermercati Esselunga offre alla clientela.



ESSELUNGA HA SCELTO 145 SPRINTER 313T 37/35 ALLESTITI CON CELLA ISOTERMICA PER LA CONSEGNA DELLA SPESA A DOMICILIO.

domicilio attraverso l'innovativo servizio di shopping online esselungacasa.it. Grazie a una flotta di 145 Sprinter 313T 37/35 allestiti con cella isoterma a tre temperature, Esselunga è ora in grado di garantire ai propri clienti consegne sicure e la massima qualità dei prodotti, nel pieno rispetto della catena del freddo. Gli Sprinter assicureran-

ziale Vans Mercedes-Benz Italia, ha dichiarato: "La scelta di un'azienda così importante come Esselunga sottolinea ancora una volta come valori quali la sicurezza, l'efficienza e l'affidabilità, che da sempre rendono lo Sprinter un autentico punto di riferimento del mercato, pagano e sottolineano la qualità del servizio offerto".

Mercedes-Benz Sprinter, punto di riferimento tra i veicoli commerciali a livello mondiale, è protagonista indiscusso del segmento di mercato dei "large van" con peso massimo ammesso fino a 5 t.

Sprinter è un veicolo da sempre all'avanguardia nella sua categoria. Una tradizione che continua ancora oggi con l'ultima generazione: cinque nuovi sistemi di sicurezza, motori conformi alla norma

Euro 6 di prossima introduzione (a partire cioè dal 1° gennaio 2014) ed estetica inconfondibile.

Il nuovo Sprinter apre così nuovi orizzonti nel mondo dei van, senza contare che, con

consumi estremamente contenuti, si conferma ai vertici della categoria sul fronte dell'economicità. I consumi di carburante, infatti, sono straordinariamente bassi e arrivano fino a 6,3 litri/100 km.



SPRINTER

Da Düsseldorf verso nuovi grandi successi

L. SINARI
DÜSSELDORF

Il nuovo Mercedes Sprinter viene prodotto nello stabilimento di Düsseldorf, il principale impianto dedicato alla produzione di veicoli commerciali di Daimler AG. Con

l'ultimo Sprinter Mercedes-Benz inaugura un nuovo capitolo nella storia di successi del large-van e stabilisce nuovi standard nel segmento. L'ammiraglia della Stella dispone infatti di ben cinque innovativi sistemi di sicurezza e assistenza, novità assolute nel

mercato dei veicoli commerciali. Inoltre, Sprinter è il primo van con motorizzazioni conformi alla norma Euro 6 e consumi tanto contenuti da renderlo il punto di riferimento del mercato sul fronte dell'economia dei consumi. I cinque nuovi sistemi di sicu-

rezza comprendono alcune anteprime mondiali nel settore dei veicoli commerciali. Strumenti di indubbia utilità che contribuiranno a ridurre il numero di incidenti, proteggendo quindi passeggero e carico. Debutteranno su Sprinter il sistema di assistenza che

mantiene la traiettoria del veicolo in presenza di forte vento laterale (Crosswind Assist), i sistemi di mantenimento della distanza di sicurezza (Collision Prevention Assist) e di controllo dell'angolo cieco (Blind Spot Assist). Ulteriori novità sono il sistema di controllo dei fari abbaglianti (Highbeam Assist) e il sistema di assistenza al mantenimento della corsia (Lane Keeping Assist). Il Crosswind Assist è di serie mentre gli altri sistemi di assistenza sono disponibili come optional singoli o parte di pacchetti. Mercedes-Benz ha anche migliorato la dinamica di marcia della sua ammiraglia van: un abbassamento del telaio riduce la resistenza aerodinamica e i consumi, oltre a facilitare le operazioni di carico e scarico. E sempre a proposito di consumi ed emissioni inquinanti, Sprinter 2013 è il primo van con un'intera gamma di motorizzazioni conformi alla normativa Euro 6. Sprinter è in grado di rispettare lo standard grazie alle tecnologie BlueTEC e SCR con iniezione di AdBlue nei gas di scarico. L'offerta di motori diesel rimane invariata e comprende unità a quattro e sei cilindri con potenze da 70 kW/95 cv a 140 kW/190 cv. In alternativa ai motori diesel, Sprinter è disponibile anche con un motore bivalente (benzina/metano) e un motore monovalente (solo metano), entrambi quattro cilindri conformi Euro 6 con sovralimentazione e iniezione diretta. Queste versioni erogano 115 kW/156 cv di potenza a fronte di una cilindrata di 1.8 litri. La coppia viene trasmessa tramite il cambio manuale a 6 marce ECO-Gear o in alternativa il cambio automatico sequenziale a 7 rapporti 7G-Tronic

Plus, unico nel suo genere su un van. L'interazione tra motori diesel dai consumi estremamente contenuti, catena cinematica ottimizzata, rapporto al ponte più lungo, gruppi ausiliari e pacchetto BlueEFFICIENCY Plus ha determinato una straordinaria riduzione dei consumi: nel ciclo combinato si arriva fino a 6,3 litri/100 km.

Dal punto di vista estetico, il rinnovato van di Stoccarda presenta un profilo più pronunciato e inconfondibile. In linea con l'attuale design Mercedes-Benz, la griglia del radiatore è disposta perpendicolarmente, accentuando l'imponenza del veicolo. Le tre lamelle cave del radiatore, inoltre, formano una freccia a sottolineare non solo l'aspetto dinamico del veicolo ma anche ad accrescere la portata dell'aria immessa. Una cornice che corre tutt'intorno rende ancora più evidente la griglia del radiatore tipica del marchio tedesco. I fari anteriori sono più pronunciati così come la caratteristica schermatura dell'alloggiamento degli elementi riflettenti. Quest'ultimo scandisce il faro posteriore in singoli segmenti. E ancora: il nuovo cofano motore è più alto, i paraurti hanno una forma ancor più inconfondibile, senza dimenticare il sottoscocca, degno di un Suv. Posteriormente, Sprinter 2013 è ben riconoscibile dai gruppi ottici bipartiti. Gli interni, già caratterizzati da elevati standard di comfort, sono stati ulteriormente arricchiti. Sprinter è dotato di una radio di nuova generazione che comprende moderni sistemi di infotainment e telefonia Bluetooth (comprese tastiera per telefono e rubrica) nonché l'avanzato sistema di navigazione Becker Map Pilot.

L'odierno Ducato è la riuscita evoluzione di un best seller che da oltre 30 anni miete riconoscimenti internazionali e trionfi commerciali, come dimostrano gli oltre 2,3 milioni di veicoli venduti nel mondo dal 1981 a oggi. Ducato offre un propulsore specifico per ogni tipo di motorcaravan. La gamma di motori, tutti Euro 5, è stata rinnovata lo scorso anno con potenze più elevate in media di 15/20 cv e consumi ridotti del 9-10 per cento rispetto ai precedenti motori Euro 4. Questi propulsori, ciascuno nella propria categoria, sono best in class per rapporto prestazioni/consumi, oltre a contraddistinguersi per silenziosità di marcia, peso ottimizzato ed elevati intervalli di manutenzione (48mila km).

In dettaglio, il 115 Multijet è il motore più "eco-friendly" della categoria, perfetto per i camper compatti mentre il 130 e il 150 Multijet sono campioni di elasticità, ideali per i camper di dimensioni medie. In particolare, il 150 cv offre le stesse prestazioni del precedente 3 litri Euro 4 ma con consumi de-

cisamente più ridotti. Il 180 Multijet Power, infine, è adatto ai camper di grandi dimensioni o di peso superiore alle 3.5 tonnellate, una fascia di mercato in crescita.

Importante innovazione è il cambio robotizzato Comfort Matic, a 6 marce, già disponibile sul 180 Multijet Power e di recente esteso anche ai motori 130 e 150 Multijet. Si tratta di un cambio meccanico robotizzato, dove il passaggio delle marce avviene mediante degli attuatori idraulici controllati elettronicamente. Gli innesti sono molto veloci e secondo logiche autoadattive. Oltre che in modalità automatica, attraverso il joy stick sulla plancia, può essere usato in modalità semiautomatica e completamente manuale.

Sul modello è stato lanciato il sistema Traction+ che garantisce doti di disimpegno da situazioni di bassa aderenza tipiche di un differenziale autobloccante elettromeccanico senza l'aggravio di peso e di attrito della trazione integrale. Il sistema sfrutta l'hardware avanzato presente sui veicoli dotati di



Viaggiatore
Ducato offre una soluzione per ogni tipo di esigenza legata al mondo del motorcaravan.

PRODIGHI DI UN TRENTENNE IN FORMA SMAGLIANTE

Oltre 2,3 milioni i Ducato venduti dal 1981

Esp, simulando elettronicamente il comportamento di un differenziale autobloccante: quando una ruota motrice tende a slittare, la centralina del sistema comanda il circuito idraulico per attuare un'azione frenante sulla ruota stessa e trasferire la coppia motrice alla ruota posta su fondo stradale a maggior grip. In tal modo si rende

possibile il disimpegno del veicolo. Tra le ultime novità introdotte in gamma segnaliamo le numerose soluzioni pensate per migliorare l'utilizzo del veicolo da parte del camperista. Ad iniziare dalla nuova base furgone adatta per camper di grandi volumetrie, abbinata a una meccanica specifica light con ruote da 15" per consentire la guida con

la patente B.

E il debutto delle nuove versioni cabinato e scudato con passo extra lungo (da 4.300 mm) che assicurano un miglior comportamento dinamico del mezzo e una maggiore stabilità su strada. Il design della plancia è reso ancora più accogliente e ricco di soluzioni intelligenti che facilitano la vita a bordo, come ad esempio i sedili ruotabili a 180 gradi.

E a seconda dell'allestimento c'è la possibilità di scegliere ben tre differenti soluzioni estetiche della plancia: grigio scuro (standard), "Techno" (con bocchette aria in color al-

lumino) ed "Elegant" (che include le bocchette e il modulo centrale in Dip-print effetto radica).

Concludiamo con il sofisticato equipaggiamento infotecnologico che include soluzioni innovative ed esclusive come la nuova autoradio integrata nella plancia, la presa myPort per il navigatore TomTom e il sistema integrato Blue&Me che, abbinato ai comandi al volante, consente di gestire molte funzionalità di connessione, come il viva-voce del telefono e la riproduzione di musica da dispositivi Mp3 (compresi gli iPod di ultima generazione).

pei ed extraeuropei. Una semplice chiamata a questi recapiti telefonici permette quindi sia di ricevere informazioni sia di contattare un operatore che fornisce assistenza e, nei primi 2 anni di garanzia contrattuale, se necessario smista la chiamata a un tecnico di Europe Assistance (partner di Fiat per l'assistenza stradale) capace di risolvere qualunque problema incontrato: guasti, incidenti, mancanza di carburante, furto parziale, ecc.. Una novità interessa il mercato italiano, e progressivamente i maggiori mercati europei: la

cerca di servizi, informazioni, approfondimenti tecnici, news ed eventi, oltre a funzionalità specifiche come il "check telaio" che permette di verificare se il proprio camper è aggiornato con gli ultimi set-up tecnici. Altra funzione di grande utilità del sito è il "Trova officina" che offre anche la possibilità di ricerca rapida per nazione, utile a chi stia programmando un viaggio e voglia avere l'elenco aggiornato delle officine che potrà trovare lungo il percorso. Le officine Fiat Professional sono oltre 6.500 in Europa

FIAT PROFESSIONAL

Ducato Camper re del tempo libero

NILS RICKY
PARMA

Che il Ducato sia "Born to be a motorhome" è chiaro a tutti, visto il successo commerciale a livello internazionale nel settore del camper e la vastità di un'offerta di prodotto vincente e capace di soddisfare tutte le esigenze degli allestitori. Sin dalla fase progettuale pensato e sviluppato insieme ai produttori europei di motorcaravan Ducato, tra body, portate e motori, si declina in ben 700 versioni specifiche per i motorhome. Il risultato finale? Un prodotto leader del mercato che registra un primato assoluto: oltre due camper su tre venduti in Europa nascono su base Ducato. In realtà Fiat Professional con Ducato si propone ai tanti amanti della vacanza in camper non solo come esperto e leader nella produzione di chassis, ma come promotore di un vero e proprio sistema, o sarebbe meglio dire "ecosistema", di servizi integrati e di eccellenze di prodotto per accompagnare il cliente attra-

verso un'esperienza di viaggio serena, gratificante e sempre rispettosa dell'ambiente.

La dimostrazione concreta della validità di questo approccio è venuta dal Salone del Camper 2013, svoltosi dal 14 al 22 settembre a Parma, la manifestazione di riferimento in Italia e la seconda a livello europeo dedicata al mondo del caravanning e del turismo en plein air. Al prestigioso evento non poteva certo man-

grazie al passo ancora più lungo, permette di avere maggiore stabilità anche per i camper molto grandi. Disponibile per la gamma Ducato e Ducato Maxi, sia in versione cabinato che scudato, il nuovo chassis porta a 5 i passi offerti confermando l'unicità del modello Ducato che vanta la gamma più ampia di versioni per l'allestimento di veicoli dedicati al tempo libero.

FIAT PROFESSIONAL CON DUCATO SI PROPONE AI TANTI AMANTI DELLA VACANZA IN CAMPER NON SOLO COME ESPERTO E LEADER NELLA PRODUZIONE DI CHASSIS, MA COME PROMOTORE DI UN VERO E PROPRIO SISTEMA DI SERVIZI INTEGRATI E DI ECCELLENZE DI PRODOTTO.

care Fiat Professional, ovvero il leader nel settore dei veicoli da trasformazione per il tempo libero.

Tra le maggiori novità che hanno debuttato al Salone del Camper 2013 segnaliamo il nuovissimo chassis "Special passo XXL 4300 mm" che,

Il pubblico ha anche potuto conoscere da vicino alcuni interessanti esemplari del Ducato trasformato, quali il cabinato 36,5 quintali, passo medio-lungo (3.800 mm) e motore 2.3 litri 150 Multijet, la cabina motrice Maxi 42,5 quintali, equipaggiata con il 3 litri 180 Multijet Power, la cabina motrice 36,5 quintali equipaggiata con motore 2.3 litri 150 Multijet e infine il cabinato Special 36,5 quintali, passo Extra Lungo (4.300 mm) e propulsore 2.3 litri 130 Multijet. Spazio anche ai servizi offerti da Fiat Professional insieme a Mopar, la divisione di Fiat Spa e Chrysler Group LLC che si occupa delle attività di Parts & Service e delle operazioni di Customer Care in Europa, Medio Oriente e Africa. Tra



questi l'estensione di tutti i servizi dell'applicazione Fiat Ducato Camper Mobile inclusa l'Assistenza stradale sui mercati di Finlandia e Norvegia, il rafforzamento della presenza e della gamma servizi in Scandinavia, come dimostrano l'apertura del servizio Clienti raggiungibile attraverso il Numero Verde Universale 0080034281111 e il "Chiedi all'esperto" nella sezione "Premium Area" del sito www.fiatcamper.com. Con il numero 0080034281111 (in alternativa +39 0244412160) è possibile mettersi in contatto con il servizio di assistenza stradale riservata ai camper, attiva ogni giorno dell'anno, 24 ore su 24, con addetti che parlano 13 lingue, coprendo in questo modo 54 paesi euro-

nuova estensione di Garanzia Maximum Care Camper. Si tratta della massima copertura a "zero pensieri" che assicura in ogni momento la riparazione dei guasti in Italia e all'estero e l'assistenza stradale Fiat Camper Assistance.

Il Salone di Parma è stata anche l'occasione ideale per conoscere le ultime novità non strettamente legate al prodotto ma che confermano l'attenzione a 360° di Fiat Professional verso gli amanti del turismo all'aria aperta come l'apertura di una pagina internazionale Facebook Fiat Ducato Camper disponibile in italiano, inglese e francese.

E non bisogna dimenticare che, con oltre 35mila accessi al mese, www.fiatcamper.com è sempre più visitato dai camperisti di tutta Europa alla ri-

e tutte abilitate a fornire servizio e riparazione ai camper su base Fiat Ducato. Di queste, più di 1.800 sono punti di assistenza ulteriormente specializzati per questa tipologia di mezzi.

Grande successo ha riscosso anche "Fiat Ducato Camper Mobile", l'applicazione per smartphone che ha già superato 16mila download ed è disponibile gratuitamente in italiano, inglese, francese, svedese e tedesco. Ricca di utilities e contenuti, l'applicazione accompagna i clienti di Fiat Ducato in 14 Paesi europei offrendo informazioni sui campeggi, sulle aree di sosta e sui luoghi d'interesse turistico, oltre alla possibilità di contattare il dealer più vicino, il Customer Care, l'assistenza stradale.

MERCEDÉS-BENZ VANS

Sprinter spicca il volo

FABIO BASILICO
FIRENZE

Il momento è arrivato. Ordinalo dallo scorso luglio, il nuovo Mercedes-Benz Sprinter ha iniziato a essere consegnato ai clienti italiani a fine settembre mentre il 10 ottobre, a Firenze, Mercedes-Benz ha organizzato la sua presentazione ufficiale alla stampa. Che dopo aver più volte avuto l'occasione di scrivere e parlare della nuova generazione dell'ammiraglia vans della Stella potrà toccarla con mano e testarne sul campo le numerose qualità.

Mercedes-Benz Sprinter, punto di riferimento tra i veicoli commerciali a livello mondiale, è da tempo protagonista indiscusso del segmento di mercato dei "large van" con peso massimo ammesso fino a 5 tonnellate. Il nuovo modello segna l'ennesima tappa evolutiva del best seller tedesco, ampliando ulteriormente le possibilità di incontrare i gusti e soddisfare le esigenze di ancora più clienti

professionali. Perché Sprinter è un veicolo da sempre all'avanguardia nella sua categoria e lo dimostra anche oggi con cinque nuovi sistemi di sicurezza, motori conformi alla norma Euro 6 di prossima introduzione e un'estetica inconfondibile. Senza contare che, con consumi estre-

fine, una cornice rende la tipica griglia del radiatore Mercedes-Benz ancora più evidente. Piccoli e grandi dettagli fanno la differenza. I fari anteriori sono più pronunciati al pari della caratteristica schermatura dell'alloggiamento degli elementi riflettenti; quest'ultimo scandisce

IL 10 OTTOBRE, A FIRENZE, VERRÀ UFFICIALMENTE PRESENTATA LA NUOVA AMMIRAGLIA DEI VANS DELLA STELLA IN CONCOMITANZA CON L'AVVIO DELLE CONSEGNE AI CLIENTI DA SETTEMBRE.

mamente contenuti (fino a 6,3 litri/100 km con pacchetto BlueEFFICIENCY Plus), si conferma ai vertici della categoria sul fronte dell'economicità.

In linea con l'attuale design Mercedes-Benz, la griglia del radiatore è disposta perpendicolarmente, accentuando l'imponenza del veicolo. Le tre lamelle del radiatore cave formano una freccia sottolineandone l'aspetto dinamico e aumentando la portata dell'aria immessa. In-

il fero posteriore in singoli segmenti. Inoltre, il nuovo cofano motore è più alto, i paraurti hanno una forma ancor più inconfondibile e il sottoscocca è degno di un moderno Suv. Guardandolo da dietro, il nuovo Sprinter è ben riconoscibile dai gruppi ottici bipartiti.

Anche a bordo, Sprinter non delude. Interni già caratterizzati da elevati standard di comfort, come ben hanno saputo tramandare gli Sprinter delle genera-



Sprinter è da tempo protagonista del segmento dei "large van" con peso massimo fino a 5 tonnellate.

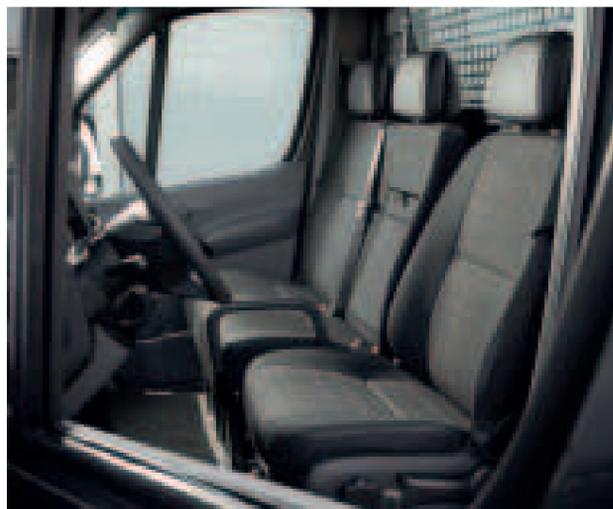
zioni precedenti, sono stati ulteriormente arricchiti. Una nuova imbottitura dei sedili e un nuovo rivestimento aumentano il comfort mentre il volante ha una corona più spessa, rendendo così più pratica e confortevole l'impugnatura. Si può anche scegliere il volante multifunzione con computer di bordo. Nuovo è anche il pomello della leva del cambio. Uno sterzo preciso e un diametro di

svolta relativamente piccolo fanno la loro parte nell'assicurare la massima sicurezza possibile e una guida rilassata. Sul nuovo Sprinter troviamo anche una nuova generazione di autoradio dotata tra l'altro di telefonia Bluetooth e abbinabile al nuovo sistema di navigazione a richiesta Becker Map Pilot, un modulo di navigazione completamente integrato.

Elevata tecnologia anche sot-

tenza a fronte di 1.8 l di cilindrata. La coppia viene trasmessa tramite il cambio manuale a 6 marce Eco-Gear o il cambio automatico sequenziale a 7 rapporti 7G-Tronic Plus, unico nel suo genere su un van. Nella dotazione di serie dei veicoli destinati al mercato europeo, e quindi anche italiano, rientra anche il sistema di manutenzione Assyst che assicura intervalli di manutenzione più lunghi che raggiungono i 60mila km. Il principale motore diesel è il 4 cilindri BlueTEC da 2.15 litri di cilindrata, disponibile in tre livelli di potenza: 70 kW/95 cv, 95 kW/129 cv e 120 kW/163 cv. Unico 6 cilindri in dotazione a un veicolo commerciale europeo, il propulsore da 3 litri BlueTEC è disponibile in un unico livello di potenza: 140 kW/190 cv. Per chi desidera acquistare un nuovo Sprinter, ma non intende adeguarsi da subito alla norma Euro 6, può ancora scegliere un veicolo commerciale conforme allo standard Euro 5 o più precisamente Euro 5b+, dal momento che da settembre la norma Euro 5 è diventata più rigida per tutti i veicoli omologati prima di settembre 2011. Sia i livelli di potenza che la coppia massima e l'andamento della coppia sono identici per gli Sprinter versione Euro 5b+ e Euro 6.

Con il nuovo Sprinter l'assetto è più dinamico e le operazioni di carico ancora più agevoli. L'abbassamento di circa 30 mm del telaio riduce la resistenza aerodinamica contribuendo ai bassi consumi e nel contempo, grazie al baricentro più basso, migliora in modo sensibile la dinamica di marcia e la precisione di sterzata nella marcia in curva a velocità sostenuta. Questi accorgimenti abbassano sensibilmente l'altezza di accesso e del piano di carico, a tutto vantaggio del comfort e della facilità nelle operazioni di carico e scarico del veicolo. L'abbassamento del veicolo si deve a una nuova progressiva taratura di sospensioni e ammortizzatori che tuttavia non pregiudica il comfort di marcia. L'assetto ribassato è di serie per tutti gli Sprinter con 3,5 t di peso totale a terra, ma è possibile rinunciarvi senza sovrapprezzo.



L'imbottitura dei sedili e il nuovo rivestimento aumentano il comfort. Il volante ha una corona più spessa per una confortevole impugnatura.

AL DEBUTTO SU SPINTER SOFISTICATI SISTEMI DI ASSISTENZA

I MAGNIFICI CINQUE CAVALIERI DELLA SICUREZZA

Ben cinque sono i nuovi sistemi di assistenza alla guida disponibili a bordo del nuovo Sprinter, tra cui alcune anteprime mondiali per il settore dei veicoli commerciali, che contribuiranno a ridurre ulteriormente il numero di incidenti, aumentando quindi la sicurezza del passeggero e del carico.

Fanno il loro debutto su Sprinter il sistema di assistenza che mantiene la traiettoria del veicolo in presenza di forte vento laterale (Crosswind Assist), i sistemi di mantenimento della distanza di sicurezza (Collision Prevention Assist) e di controllo dell'angolo cieco (Blind Spot Assist). Ulteriori novità sono il sistema di controllo dei fari abbaglianti (High Beam Assist) e il sistema di assistenza al mantenimento della corsia (Lane Keeping Assist). Il sistema di assistenza che consente di mantenere la traiettoria del veicolo in caso di forte vento laterale (Crosswind Assist) è di serie. Gli altri sistemi di assistenza sono disponibili a richiesta all'interno del pacchetto di sicurezza completo.

Il Crosswind Assist compensa pressoché integralmente le sollecitazioni delle raffiche di vento sul veicolo entro i limiti consentiti dalle leggi fisiche. Il controsterzo necessario per contrastare le raffiche improvvise è nettamente inferiore, con notevoli benefici per il guidatore. Il sistema, che si avvale dell'Electronic Stability Program ESP di serie e si attiva oltre la velocità di 80 km/h, frena in modo mirato le singole ruote sul lato esposto al vento, con un ef-

fetto sterzante che si contrappone alla pericolosa tendenza allo sbandamento del veicolo dovuta a un'imbardata o a un movimento rotatorio.

Concepito per prevenire i tamponamenti più gravi, il Collision Prevention Assist è composto dalla funzione di segnalazione della distanza e dal Brake Assist adattivo: entra in azione in caso di riduzione eccessiva della distanza e, a uno stadio successivo, in caso di forte pericolo di collisione. Il nuovo equipaggiamento a richiesta Blind Spot Assist supporta il guidatore avvisandolo durante il cambio di corsia dell'eventuale presenza di altri veicoli nel cosiddetto angolo cieco. Ancora più rischioso di un cambio di corsia improvviso può essere un cambio di corsia involontario, ad esempio se il guidatore è distratto o disattento.

D'ora in avanti, in questo caso, nello Sprinter interverrà tempestivamente la segnalazione del Lane Keeping Assist che reagisce non solo alle strisce bianche ma anche a quelle gialle dei cantieri. L'High Beam Assist infine garantisce l'accensione e lo spegnimento degli abbaglianti a seconda della situazione, garantendo l'illuminazione ottimale della corsia di marcia. Tracciato stradale, pedoni o punti pericolosi sono così rilevabili ancor prima e meglio, riducendo al contempo l'abbagliamento dei veicoli che precedono o procedono in senso inverso. Il sistema è disponibile, a scelta, sia per i fari alogeni che per i fari bixeno.

to il cofano. Intanto bisogna dire che il nuovo Sprinter è il primo van con un'intera gamma di motorizzazioni conformi alla normativa Euro 6 di prossima introduzione e che porta con sé un notevole abbassamento dei limiti delle emissioni di ossidi di azoto (NOx), idrocarburi (THC) e particolato. Sprinter è in grado di rispettare questi standard grazie alle collaudate tecnologie BlueTEC e SCR (Selective Catalytic Reduction) con iniezione di AdBlue nei gas di scarico. L'offerta di motori diesel rimane invariata e comprende varianti a quattro e sei cilindri con potenze da 70 kW/95 cv a 140 kW/190 cv. In alternativa ai motori diesel, Sprinter è disponibile anche con un motore bivalente (benzina/metano) e un motore monovalente (solo metano), entrambi quattro cilindri con sovralimentazione e iniezione diretta conforme alla normativa Euro 6. Queste versioni erogano 115 kW/156 cv di po-



VOITH TURBO INSIEME A MAN BUS PER LA MOBILITÀ

La coppia perfetta

PAOLO ALTIERI
REGGIO EMILIA

Su un fatturato globale che nel 2012 è stato di 8,822 miliardi di euro, gli autobus di Man Truck & Bus, con i marchi Man e Neoplan, ha rappresentato il 10 per cento del totale, al pari dei veicoli medi e leggeri. Una fetta importante delle attività del costruttore tedesco che non a caso ritiene quello degli autobus un business strategico da accrescere. In Europa, la quota di mercato Man Bus è pari al 12,6 per cento. All'interno di questa strategia un ruolo determinante è rappresentato dagli autobus alimentati a metano, concreta ed efficiente alternativa alle motorizzazioni a gasolio. E l'evento organizzato da Voith Turbo lo scorso mese a Reggio Emilia ha offerto il destro a Man Truck & Bus Italia

di offrire alla stampa e rappresentanti di aziende del trasporto pubblico locale l'anteprima nazionale del Man Lion's City CNG Euro 6 equipaggiato con il prestazionale cambio Voith

L'ANTEPRIMA NAZIONALE DEL LION'S CITY CNG EURO 6 EQUIPAGGIATO CON CAMBIO AUTOMATICO VOITH DIWA.5 ACCRESCE IL RUOLO DI MAN NEL COMPETITIVO SETTORE DEGLI URBANI ALIMENTATI A METANO ED EQUIPAGGIATI CON TECNOLOGIE ALL'AVANGUARDIA PER IL COMFORT E L'EFFICIENZA.

Diwa.5. Una scelta razionale, visto che, come dice Franco Pedrotti, Responsabile Vendite Bus di Man Truck & Bus Italia, "il 70 per cento del circolante autobus Man CNG a metano in Italia è proprio equipaggiato con cambi Voith".

Sviluppato specificamente

per gli autobus di linea, DIWA non scende a compromessi. Con il cambio DIWA.5, la centralina di comando E300.1 e il software di diagnosi Aladin, Voith offre la soluzione ideale

per un cambio automatico su autobus di linea, sottoposto a molti sforzi tra avviamento, cambi marcia, accelerazione, frenatura... "Il principio consolidato DIWA della ripartizione di potenza - spiega Armin Rieck, responsabile del settore strada di Voith Turbo Italia - ga-

rantisce una marcia costante in una gamma di velocità in cui altri tipi di cambio necessitano da 2 a 3 cambi di marcia. Quale cambio per autobus di linea per eccellenza, DIWA presenta numerosi vantaggi: una riduzione dei passaggi di marcia fino al 50 per cento significa una riduzione dell'usura e maggiore comfort di guida".

La marcia DIWA sostituisce le prime due marce di un cambio automatico convenzionale. Inoltre, fino al 50 per cento di commutazioni in meno significano meno picchi di carico sulla linea di trasmissione, quindi una durata di vita maggiore. Il maggior rendimento del DIWA è garanzia di una minore sollecitazione termica del circuito di raffreddamento del motore. Il cambio Voith registra una maggior economia di esercizio alle basse velocità grazie al più ele-

vato rendimento rispetto a una trasmissione al 100 per cento idraulica. Il comando del potente rallentatore idraulico incorporato è azionato dal pedale del freno e tramite la leva a cruscotto azionabile manualmente dal conducente del bus a stadi graduali. Fiore all'occhiello del DIWA è il programma di marcia dipendente dalla topografia Senso Top che riduce il consumo di carburante fino al 7 per cento a seconda del servizio. Senso Top sceglie velocemente e con precisione i punti di commutazione sempre ottimali. Questa ottimizzazione comporta meno rumore per effetto dei giri motore più bassi, maggior sicurezza dei passeggeri in partenza e scomparsa dei pendolamenti di marcia.

Voith ha previsto anche il sistema opzionale di telemetria DIWA SmartNet, per un monitoraggio continuo dello stato del cambio che permette di ridurre i guasti e aumentare la disponibilità. SmartNet trasmette i dati del cambio regolarmente via satellite al server Voith. Questo permette l'analisi automatica e standardizzata dei dati di funzionamento e la memoria degli errori provenienti dal cambio. Il risultato è una precoce identificazione delle anomalie e la pronta generazione di un messaggio di errore.

Punto di riferimento dell'offerta di autobus urbani a pianale ribassato, i Man Lion's City sono già disponibili in versione Euro 6. Sia che si scelga il motore diesel o la trazione CNG a metano, gli urbani Man soddisfano i massimi requisiti antinquinamento e offrono allo stesso tempo un'alta redditività. Il Lion's City si fa notare. Ad e-

semplio con il logo ridisegnato sul frontale, che integra in maniera prominente il leone Man nel listello cromato superiore. Soprattutto, però, ridefinisce i parametri in fatto di comfort, sicurezza, redditività e sostenibilità. La gamma Lion's City è ampia e articolata: dal midibus all'autobus a due piani e all'interurbano di linea, gli autobus urbani Man mettono a disposizione tutte le lunghezze possibili da 10,5 a 18,75 metri e offrono la massima efficienza con i modelli Lion's City, Lion's City M, Lion's City C/L, Lion's City DD, Lion's City G/GL e Lion's City LE (Low Entry). L'ambiente interno dell'urbano tedesco è caratterizzato da colori piacevoli e armonici. Sia le entrate che le uscite, come anche il corridoio centrale, sono caratterizzati dal pianale ribassato.

Grazie alla funzione "kneeling", il lato destro dell'autobus può essere abbassato fino a un massimo di 80 mm. La postazione di guida del conducente, con il suo moderno design, offre quanto ci si aspetta da un cruscotto di una vettura di alta classe. Tutto è orientato verso il driver. Gli elementi di comando sono disposti in maniera logica e sono facilmente raggiungibili. Tutte le informazioni più importanti sono ben chiare e leggibili sia di giorno che di notte. Al centro si trova il display a cristalli liquidi per i dati di esercizio e di diagnosi. Il comodo sedile del conducente, dotato di numerose regolazioni, favorisce una posizione di guida ergonomica. Il driver può regolare anche l'inclinazione e l'altezza del volante secondo le proprie necessità.



Il Man Lion's City CNG Euro 6 presentato in anteprima nazionale.

INTERVISTA

FRANCO PEDROTTI, RESPONSABILE VENDITE BUS MAN TRUCK & BUS ITALIA



Nonostante la forte crisi che attanaglia da tempo il settore autobus, Man Truck & Bus Italia registra risultati di mercato positivi e, per quanto riguarda i veicoli a gas, evidenzia un rinnovato interesse da parte delle aziende di trasporto pubblico per i veicoli alimentati a metano. La conferma di tutto questo viene dalle parole di Franco Pedrotti, Responsabile Vendite Bus di Man Truck & Bus Italia. "Non è certo la prima volta che Man punta con decisione sul metano - commenta il manager - È una tipologia di veicoli su cui Man ha sempre creduto e nei confronti dei quali è sempre stata tra i leader, anche per quanto riguarda i motori. Anche quest'anno ci siamo aggiudicati diverse forniture per veicoli a metano in diverse città, come Verona, Venezia e Parma. La motorizzazione Euro 6 ha qualcosa in più che si aggiunge alla gamma". Sono diverse e tutte importanti le novità apportate da questo nuovo veicolo rispetto alla precedente gamma a metano.

"Questo veicolo - continua Pedrotti - ha caratteristiche originali in termini di raffinatezza progettuale e tecnica per sottostare all'Euro 6 in modo totalmente efficiente, quindi senza aggravare pesi e componentistica. A cominciare dal motore di cilindrata robusta, di quasi 13 litri e con 320 cv

di potenza massima e una coppia elevata che vuol dire garanzia di elevata elasticità, robustezza, dissipamento del calore, efficacia, comfort a livelli elevati. Le basse emissioni e i consumi estremamente contenuti sono stati ottenuti dopo anni di test sui motori di ultimissima generazio-

ne". Sono dunque tante le potenzialità che il Lion's City CNG Euro 6 è in grado di esprimere sul mercato italiano. "Il trend espresso dalle ultime gare nel trasporto pubblico - aggiunge Franco Pedrotti - è quello di un ritorno alla preferenza per i veicoli a metano e questo ci garantisce una grandissima potenzialità; tanto che questo tipo di motore viene montato su diversi veicoli e diverse lunghezze, dai 12 ai 18,75 metri. Nelle prossime gare il veicolo figurerà come una proposta innovativa e avanzata. I primi risultati si fanno già vedere: nei prossimi mesi verranno immatricolate diverse macchine per gare che ci siamo aggiudicati. Il primo Euro 6 da 18,75 metri verrà immatricolato a Venezia a inizio 2014".

Man spinge sul pedale dell'acceleratore e va in netta controtendenza rispetto al deludente andamento del mercato. "Avevamo già avviato un trend di successo a fine 2011 e inizio 2012 e ciò è proseguito - conferma Pedrotti - Ci siamo aggiudicati diverse gare nel Nord Italia e un grande successo lo riscintriamo con i veicoli da turismo: la nostra quota di mercato è del 18 per cento, 6 punti percentuali in più rispetto ai primi nove

mesi dell'anno scorso. Nei settori urbano e suburbano abbiamo un immatricolato simile a quello dell'anno scorso ma abbiamo un portafoglio di veicoli che verranno consegnati entro fine anno. Il giudizio finale sul 2013 non può che essere positivo: da un ottimo 2012 siamo entrati in un 2013 che ci sta dando ottimi risultati. Se contiamo di superare la quota di mercato nel turistico, che l'anno scorso era di circa il 12 per cento, nel trasporto pubblico pensiamo di arrivare al 5-6 per cento, che rappresenta un netto miglioramento rispetto al 2012".

La rete Man Truck & Bus Italia comprende 47 punti assistenza truck & bus, 42 solo truck e 10 solo bus, per un totale di 99 punti. L'immatricolato bus sopra le 8 tonnellate in Italia ha registrato nel 2012 un totale di 1.399 unità, fortemente in calo rispetto ai due anni precedenti. Nel segmento TPL l'immatricolato è stato di sole 665 unità, quasi la metà in meno delle 1.170 del 2011. Un dato che va di pari passo con quello in caduta libera relativo al segmento degli urbani che nel 2012 hanno registrato immatricolazioni per sole 318 unità. Non meno peggio l'andamento dei veicoli a gas (metano e Gpl) che nei primi otto mesi del 2013 hanno registrato solo 28 immatricolazioni (62 unità nell'intero 2012). La quota del Gruppo Man sul totale mercato ad agosto è stata dell'8,85 per cento, in forte crescita rispetto ai periodi precedenti.

DAIMLER BUSES

Obiettivo: migliorare ovunque

EMANUELE GALIMBERTI
STOCCARDA

Scende da un nuovissimo modello TopClass 500 e le sue sono subito parole di entusiasmo. Hartmut Schick, numero uno di Daimler Buses, presenta il suo nuovo entourage: la squadra che, da lui coordinata, è pronta per la nuova offensiva: "L'ambizione è crescere ovunque - dichiara mentre accanto al TopClass arriva l'altra premiere mondiale, ovvero un esemplare del nuovo Mercedes-Benz Turismo K - e le premesse ci sono tutte: la ripresa prevista delle economie europee e i grandi balzi avanti di nuovi mercati emergenti, ai quali ci proponiamo con un team competente, entusiasta e affiatato e prodotti che dimostrano ancora una volta la nostra indiscutibile leadership in innovazione e tecnologia, tutto nel segno degli standard Euro 6, dal segmento urbano a quello turistico, con autobus esclusivi di nuova generazione".

Snocciola dati significativi, il dottor Schick. Lo fa con determinazione, serenità ma senza nascondere il difficile momento

che sta vivendo l'economia globale e, con essa, il settore dell'autobus, che soffre da molto prima del 2008. "Anche quest'anno in Europa - ha affermato l'Head of Daimler Buses - assistiamo a un calo del mercato del bus, ma io sono convinto che abbiamo superato il momento peggiore, che arriveremo nei prossimi anni a un mercato normale, di circa 25mila unità l'anno, anche se non alle 28mila del 2008. I segnali di ripresa ci sono: nella prima metà del 2013 abbiamo venduto 13.946 unità, il 5 per cento in più dei primi sei mesi del 2012 quando erano state 13.314, seppure con un ritorno sulle vendite che scende del 3 per cento. In Europa Occidentale la nostra quota di mercato è salita al 29,9 per cento con grande soddisfazione per il dato tedesco: in Germania, dove si registra una crescita dei bus di linea long-distance, i nostri marchi ci portano al 54,1 per cento di quota, che vuol dire che un autobus venduto su due è Daimler. Ha funzionato la strategia di posizionamento sul mercato". Ma l'analisi di Schick va ben oltre il contesto europeo. La sua è un'offensiva



lanciata per ottenere nuovi clienti ovunque nel mondo. "Il nostro team ha l'ambizione di crescere dappertutto", aggiunge presentando la squadra del prossimo quinquennio, che vede al suo fianco la conferma di Till Oberworder come Responsabile Marketing, Sales e After sales, di Thomas Schulz come Responsabile Risorse umane e Organizzazione e di Thomas

Fricke, ai quali vanno ad affiancarsi due new entry di comprovata esperienza e competenza: Holger Steindorf come Responsabile della Produzione e Gustav Tuschen come Responsabile dell'Ingegneria di prodotto. Un rinnovamento negli uomini di punta attuato di pari passo con una riorganizzazione dei processi di produzione. "Abbiamo trasferito - spiega - parte

LE NOVITÀ DAI MINIBUS AL TRAVEGO

TANTE IMPORTANTI INNOVAZIONI SUL CITARO LE "MODEL YEAR"

Mercedes-Benz, come marchio in grado di soddisfare tutte le esigenze del settore, si presenta alla Fiera Busworld di Kortrijk con una selezione rappresentativa della sua gamma completa di modelli. I minibus puntano sul nuovo Sprinter con un look più dinamico, motori silenziosi, gruppi secondari efficienti e nuovi sistemi di assistenza alla guida. Sprinter Transfer e Sprinter Travel sono stati perfezionati con nuovi dettagli sia interni che esterni. Un grosso passo avanti, nel model year, è stato compiuto dal Citaro LE Mercedes-Benz. L'interessante configurazione Low Entry non solo è stata adeguata alla classe di emissioni Euro 6, ma adesso si unisce anche alla nuova generazione del best-seller mondiale Citaro. Ciò ha comportato, oltre a numerose novità tecniche dal cruscotto fino al motore, anche un'ulteriore valorizzazione del design. L'autobus interurbano Intouro Mercedes-Benz, altamente redditivo e funzionale, convince con una gamma totalmente rinnovata. Questo riguarda sia i modelli di veicoli che le relative motorizzazioni. Particolare attenzione merita il modello Intouro M con un massimo di 59 posti a sedere su appena 12,64 m di lunghezza, grazie ai quali si rivela un vero e proprio "miracolo economico".

Il Turismo Mercedes-Benz è considerato da anni l'autobus da turismo più venduto d'Europa nella business class. Nel prossi-

mo model year questo modello risulterà ancora più convincente, e non soltanto con nuovi motori parsimoniosi e silenziosi. Con il nuovo Turismo K, un maneggevole midibus con la tecnica degli autobus da turismo di grandi dimensioni, la gamma

copre un ampio segmento che spazia dall'autobus interurbano per percorsi impegnativi fino ad arrivare al club-bus per VIP. La Serie di punta degli autobus da turismo con la Stella è rappresentata dal Travego Mercedes-Benz. In questo ambito, il Travego 15 RHD a due assi porta avanti quello che due anni fa il Travego Edition 1 a tre assi aveva iniziato al Busworld Kortrijk con una premiere mondiale: si trattava del primo autobus al mondo a norma Euro 6. Adesso il suo esempio è seguito dal due assi, un modello che racchiude in sé numerose innovazioni.



AMPLIAMENTO DEI SERVIZI

BUSSTORE: NUOVO SISTEMA DI COMMERCIALIZZAZIONE DELL'USATO



Omnibus offre una gamma di servizi completa per gli autobus. Attraverso la sua totale concentrazione sui servizi specifici per gli autobus, Omnibus ha raggiunto una posizione di eccellenza in questo campo. Alla sua gamma si stanno aggiungendo progressivamente altri nuovi servizi. Una novità, ad esempio, è rappresentata dall'offerta ancora più ampia di corsi di training per autisti e una vasta scelta di contratti di assistenza.

In particolare è stato introdotto un nuovo corso per autisti finalizzato all'uso professionale del veicolo. Durante un training intensivo svolto in loco presso l'azienda di trasporto, i conducenti di autobus ricevono informazioni sui numerosi sistemi tecnici del veicolo e sulle loro modalità di utilizzo. In questo modo possono sfruttare pienamente le piene potenzialità di efficienza e di sicurezza dei moderni autobus. Con l'adeguamento della gamma di prodotti alla norma Euro 6, Omnibus presenta nuove offerte di assistenza. Da oggi sono disponibili i pacchetti BasicPlus e Premium: nel pacchetto BasicPlus sono contenuti tutti gli interventi necessari secondo il libretto di manutenzione del veicolo, come pure una selezione di riparazioni conseguenti ad usura; il pacchetto Premium include inoltre tutte le ulteriori riparazioni che si possono eseguire sull'intero veicolo, tranne alcune esclusioni prestabilite come ad esempio la sostituzione degli pneumatici o danni dovuti ad uso improprio o negligenza.

Grande novità nel panorama della Stella, d'ora in poi Daimler Buses offrirà autobus usati con il marchio BusStore. Sotto questa denominazione sono raggruppate tutte le attività di vendita di autobus usati in un'unica rete europea. Con BusStore è possibile attingere ad una vasta scelta di veicoli usati dei marchi Mercedes-Benz, Setra e delle altre marche in commercio, tutti sempre di qualità certificata.

della produzione in Turchia e, dopo una serie di processi di ottimizzazione e ristrutturazione, oggi tutti gli stabilimenti sono operativi al cento per cento: Mannheim e Nuova Ulm in Germania, Ligny in Francia, Hosdere in Turchia, dov'è concentrata la produzione del Travego". Una distribuzione dei processi produttivi che incontra la domanda globale, distribuita nel mondo ma con un forte sviluppo in alcuni mercati evolutivi. "In Argentina - illustra Hartmut Schick - salgono vendite e quota: tre quarti degli autobus venduti hanno la Stella. Grossi ordinativi dimostrano il successo internazionale di cui avremo presto i frutti: 65 Setra MC 400 in Svezia, la più grande commessa del marchio di Ulm; 159 Citaro consegnati all'azienda di trasporto di Budapest in Ungheria; 217 Citaro per le linee comunali di Vienna in Austria, dove consegneremo entro il 2017 alla OBB Postbus ben 400 veicoli Setra e Mercedes-Benz; 134 telai Mercedes-Benz per il sistema BRT (Bus Rapid Transit) con corsie riservate ai bus a



Hartmut Schick, numero uno di Daimler Buses

come nel 2012".

Hartmut Schick arriva quindi al punto cruciale. "L'economia - afferma sottolineando lo slogan della strategia commerciale di Daimler Buses nei prossimi cinque anni - incontra l'ecologia, che non è solo slogan ma fatti: il Nuovo Mercedes-Benz

marchi Mercedes-Benz e Setra, non solo un punto di arrivo ma anche un nuovo inizio. "Abbiamo avviato in anticipo - prosegue Schick - e si è appena concluso il processo di adeguamento degli autobus alla norma antinquinamento Euro 6, d'imminente entrata in vigore. Si tratta di un adeguamento collegato a una generazione di motori completamente nuova. Sulla scia di questo processo si è provveduto a ottimizzare i gruppi secondari per ridurre i consumi, a perfezionare l'ossatura e i componenti dei veicoli per contenere il peso, a sviluppare ex novo intere Serie di modelli e a creare una nuova configurazione per la coda e il vano motore. Nel frattempo, numerosi test e feedback ricevuti dai clienti hanno confermato un dato: la nuova generazione di autobus concilia le opposte esigenze di ecologia e economia di esercizio, risultando più parsimoniosa e redditiva, senza presentare un peso maggiore rispetto a quella precedente". Sia che si tratti di minibus, autobus urbani e interurbani o autobus da turismo, da quelli a pianale elevato fino ai modelli a pianale super-rialza-

to, di autobus completi o di autotelai, di Mercedes-Benz o Setra: Daimler Buses punta per tutte le Serie di modelli e motori di entrambi i marchi sulla depurazione dei gas di scarico con tecnologia BlueTec 6. In questa tecnologia, il filtro antiparticolato chiuso viene abbinato al sistema SCR con iniezione di Ad-Blue, utilizzato con successo da quasi dieci anni, e ad un catalizzatore ossidante. A tutto ciò si aggiunge il ricircolo raffreddato dei gas di scarico. "Test indipendenti - precisa Hartmut Schick - hanno già dimostrato che i nuovi motori non soltanto rispettano i severi limiti di emissione Euro 6, ma in parte addirittura superano i requisiti prescritti. Le emissioni di particolato e di ossido di azoto, ad esempio, sono state ridotte ai limiti della dimostrabilità. Con questo passo, gli ingegneri hanno realizzato una nuova configurazione che si estende a tutte le Serie di modelli e a entrambi i marchi.

All'elevata esigenza di raffreddamento dei motori a norma Euro 6, i progettisti hanno risposto, dopo ampie analisi termiche, ottimizzando la circolazione dell'aria nel vano motore". In tutti i modelli a pianale elevato, a pianale rialzato e a pianale super-rialzato, questo accorgimento appare evidente dallo sportello del vano motore, dotato di una generosa feritoia di sfatio o di griglie di ventilazione. Il radiatore e la relativa ventola sono stati spostati sul lato destro del vano motore e separati con una paratia dal propulsore per motivi termici.

La tecnologia di Daimler Buses è stata ripresa anche in altri punti. Ad esempio, tutti gli autobus a pianale elevato e rialzato sono dotati del nuovo asse motore per autobus RO 440. Si tratta di una rielaborazione completa del precedente assale, che adesso risulta non solo più leggero e più silenzioso con una dentatura degli ingranaggi otti-

SETRA: PREMIERE INTERNAZIONALE



ESORDIO NELLA NUOVA GENERAZIONE TOPCLASS 500

Per la prima volta, Setra presenta la sua nuova generazione di autobus di altissimo livello: la TopClass 500. Questi autobus da turismo eleganti e dinamici assicurano un nuovo piacere del viaggiare ai vertici della raffinatezza e funzionalità. I prestigiosi autobus da gran turismo pongono in una nuova luce gli aspetti del design, del pregio e della sicurezza, coniugando i più esclusivi equipaggiamenti con le eccellenti doti di redditività della ComfortClass 500. La nuova TopClass 500 attira gli sguardi anche per il nuovo tetto panoramico che Setra presenta per la prima volta in una versione ancora più ampia e lunga. Il tetto in cristallo TopSky Panorama possiede, in confronto alla TopClass 400, una superficie vetrata più grande del 50 per cento, offrendo così ai passeggeri una sensazione di spaziosità mai percepita prima. Oltre ai modelli S 516 HDH e S 517 HDH della nuova generazione di autobus da turismo, Setra presenta allo stand fieristico l'autobus a due piani S 431 DT in versione Euro 6, come pure il due assi S 516 HD della ComfortClass 500 in una speciale versione da gran turismo con una piattaforma elevatrice per disabili compatta. Nell'area esterna della Fiera Busworld 2013, la prova su strada di un S 515 HDH della TopClass 500, un S 515 HD della ComfortClass 500 con salone posteriore, un S 412 UL e un S 415 UL, entrambi in versione Euro 6, due rappresentanti dell'attuale MultiClass 400.

mizzata, ma anche notevolmente più efficiente e parsimonioso grazie alle minori perdite di energia dovute alla circolazione dell'olio nell'asse. Per gli autobus di grandi dimensioni con cambio manuale e automatizzato, Daimler Buses ora utilizza

soltanto un retarder ad acqua secondario, tanto potente quanto resistente alle sollecitazioni elevate. Grazie all'uso dell'acqua di raffreddamento al posto dell'olio finora utilizzato, il retarder risulta inoltre più leggero rispetto al modello precedente.

A UNA GAMMA DI PRODOTTI COMPLETA A NORMA EURO 6 SI AFFIANCANO L'UTILIZZO DI TECNOLOGIE UNIFICATE PER TUTTI I MARCHI E SEI PREMIÈRE MONDIALI PER I VEICOLI MERCEDES-BENZ E SETRA. CON QUESTE NOVITÀ E UNA SQUADRA DI MANAGER RINNOVATA HARTMUT SCHICK LANCIÀ L'OFFENSIVA GLOBALE.

Johannesburg, in Sud Africa, consegna che ha consentito l'incremento di posti di lavoro nella locale società Daimler; anche in Turchia e nel Medio Oriente si sta sviluppando il sistema BRT e vi sono progetti tedeschi che seguono la stessa logica. Ho tracciato solo alcuni esempi, potrei aggiungerne altri. Ma preferisco guardare al futuro, che vuol dire risparmi necessari per proteggere l'ambiente e perché il prezzo del petrolio non è mai stato così alto

Tourismo K completa il portafoglio di prodotti Euro 6 nella gamma Midibus, così come Setra vede rinnovarsi la sua gamma punta di diamante con l'arrivo del Nuovo TopClass 500. Con questi mezzi siamo pronti allo scenario del 2025, quando si calcola che ogni giorno viaggeranno su veicoli privati 6,2 miliardi di persone e il 60 per cento della popolazione mondiale vivrà nelle aree urbane". La Fiera Busworld rappresenta per Daimler Buses, con i suoi

GLI AUTOBUS DEL FUTURO

COMPLETO ADEGUAMENTO CON LE NUOVE NORMATIVE SULLE EMISSIONI

E. GALIMBERTI
STOCCARDA

Dal minibus basato sullo Sprinter fino al prestigioso autobus da gran turismo Travego, quest'autunno Mercedes-Benz si presenta con una gamma completamente rinnovata per rispettare l'imminente entrata in vigore degli standard Euro 6. Con l'adeguamento alla nuova classe di emissioni, il Marchio di Stoccarda ha tenuto fede al suo ruolo di pioniere negli ambiti della tutela ambientale e della redditività: adottando misure che vanno ben oltre il rispetto della norma Euro 6, i suoi progettisti sono riusciti a risolvere l'atavico conflitto tra ecologia ed economia nei consumi. Gli autobus con la Stella a norma Euro 6 ora risultano non soltanto più puliti, ma anche più parchi nei consumi. Inoltre convincono gli autisti con la loro agilità e silenziosità, assicurando un piacere di guida elevato.

Travego Edition 1, nuovo Citaro, Integro, minibus Sprinter: sia che si tratti di autobus da turismo, urbani, interurbani o minibus, in ogni segmento Mercedes-Benz è all'avanguardia nell'adempiimento degli standard Euro 6. Nell'arco di due anni, il Marchio ha adeguato passo dopo passo alla nuova classe di emissioni tutta la sua gamma di modelli, compresi i veicoli con guida a destra destinati alla Gran Bretagna. In questo ambito, i progettisti Mercedes-Benz sono andati ben oltre il semplice adeguamento alla nuova normativa. La generazione completamente nuova di motori con tecnologia BlueTec sviluppata dalla Casa di Stoccarda convince non soltanto per le innovazioni più moderne, ma anche e soprattutto per parsimonia, lunghi intervalli di manutenzione e una lunga durata. A tutto ciò si aggiungono, dal punto di vista del conducente, le doti di agilità ed elasticità, come pure non da ultimo una notevole fluidità di marcia. Cambio e assali sono stati perfettamente armonizzati con i nuovi propulsori. Al posto dell'aumento dei consumi, inizialmente preventivato a seguito della norma Euro 6, ne è stata invece con-

statata perfino la riduzione. La nuova generazione di autobus a norma Euro 6 ha già dimostrato la sua redditività: nella Record Run 2012 gli autobus urbani e da turismo con la nuova catena cinematica, sottoposti ad un giudizio imparziale, hanno confermato efficacemente la loro parsimonia. Anche numerose dichiarazioni dei Clienti hanno testimoniato al tempo stesso i consumi ridotti di carburante degli autobus a norma Euro 6. A seguito dei componenti supplementari necessari per depurare i gas di scarico e garantire la maggiore potenza di raffreddamento richiesta dai motori Euro 6, all'inizio della progettazione si temeva un sensibile incremento del peso soprattutto per gli autobus di grandi dimensioni. Gli ingegneri hanno prevenuto questo rischio adottando una serie di accorgimenti: motori compatti e leggeri secondo il principio del downsizing,

raffreddamento ottimizzato e soprattutto, negli autobus più pesanti, ampie misure di alleggerimento volte ad assicurare un numero di posti a sedere invariato nonostante l'adeguamento alla norma Euro 6.

I vantaggi della nuova generazione di autobus Mercedes-Benz a norma Euro 6 e soprattutto la catena cinematica perfettamente armonizzata appaiono evidenti non soltanto dal calcolo della redditività del veicolo, ma anche al volante. Per questo motivo Mercedes-Benz presenta al Test Drive Euro 6 i modelli più rappresentativi della sua gamma completa, mettendo a disposizione più di una dozzina di autobus, a partire dai minibus, fino ad arrivare ai modelli Citaro, Intouro, Turismo e Travego, comprese tutte le novità del model year 2014.





IVECO BUS

Risparmiare? Facile con l'Euro 6

MAGELYS



PER VIAGGIARE CON UNA VISUALE DEL TUTTO NUOVA

Magelys Euro VI conferma il suo DNA, quello di un pullman turistico che permette ai propri passeggeri di godere di una visuale del tutto nuova sulla natura e i paesaggi che attraversa. Il suo design elegante e dinamico, il comfort a bordo, la sensazione di spazio che va oltre le ampie vetrate laterali e del padiglione, sono tutte caratteristiche che rendono esclusiva l'esperienza di viaggio. Come Urbanway e Crossway, anche Magelys beneficia di una riduzione di peso. Grande attenzione è stata dedicata all'ottimizzazione del TCO, grazie alla standardizzazione di molti componenti. Equipaggiato con un motore Cursor 9 Euro 6, Magelys ha una nuova catena cinematica che soddisfa i bisogni specifici del moderno trasporto passeggeri, offrendo la possibilità di selezionare tra diversi rapporti al ponte quello più adatto a seconda dell'utilizzo.

A seguito della liberalizzazione dei mercati, Magelys rappresenta la soluzione ideale per competere nel segmento interregionale e nazionale di linea e internazionale del turismo, con elevati livelli di prestazioni e costi operativi vantaggiosi. Inoltre, caratteristiche come l'accesso per passeggeri a ridotta mobilità tramite una piattaforma elevatrice, l'accesso Wi-Fi, numerose prese USB ed elettriche da 220 Volt per collegare qualsiasi dispositivo multimediale e un monitor LCD rendono Magelys veicolo su misura per ogni passeggero e stile di viaggio.

PAOLO ALTIERI
KORTRIJK

Iveco Bus conferma il suo impegno nel settore della mobilità sostenibile portando al Salone Busworld 2013, a Kortrijk dal 18 al 23 ottobre, la sua gamma completamente rinnovata, ancor più rispondente alle esigenze del moderno trasporto passeggeri, dotata delle nuove motorizzazioni Euro 6 sviluppate da FPT Industrial. Sullo stand di 1.200 mq i veicoli della gamma Euro 6 e un nuovo concept: la prima declinata in cinque veicoli per rappresentare i valori che l'azienda intende comunicare, come mobilità sostenibile, eccellenza tecnologica, riduzione del costo totale di gestione e alto valore aggiunto in termini di qualità, comfort, design e redditività; il secondo un'anteprima mondiale per dimostrare la capacità di Iveco Bus di innovare e innovarsi a favore del trasporto di domani. Altri cinque veicoli esposti in un'area esterna al Salone saranno dedicati ai test-drive.

Nella nuova gamma, i motori Tector e Cursor Euro 5 EEV - già apprezzati per la loro affidabilità, prestazioni e consumi ridotti - lasciano il posto ai nuovi motori Euro 6 Tector 7 e Cursor 9, caratterizzati da maggiori livelli di potenza e coppia, all'insegna di un minor consumo di carburante. In termini di cilindrata Tector passa da 5,9 a 6,7 litri e Cursor da 7,8 a 8,7 litri. A differenza del Cursor 8, il Cursor 9 Euro 6 è equipaggiato con iniezione Common Rail di ultima generazione installata al

di sotto del coperchio valvole. Questa soluzione, esclusiva di FPT Industrial, permette una significativa riduzione dei livelli sonori complessivi. Per soddisfare la nuova normativa

LA NUOVA GAMMA DEL COSTRUTTORE TORINESE
GARANTISCE UN RISPARMIO DI CARBURANTE TRA IL 5
E IL 10 PER CENTO RISPETTO A UN VEICOLO EURO 5.

Euro 6, il sistema adottato è quello della riduzione catalitica Hi-eSCR (High Efficiency SCR), brevetto di FPT Industrial, soluzione che consente una combustione ottimale all'interno del motore grazie all'aspirazione della sola aria fresca proveniente dall'esterno. I livelli di emissione sono assicurati esclusivamente dal processo di post-trattamento a

CROSSWAY, PER SPOSTARSI

UNICO INTERURBANO DI 13 METRI CON 63 POSTI A SEDERE



Leader indiscusso nella sua categoria in Europa, scelto dai più grandi gruppi di trasporti europei, Crossway Euro 6 adotta nuove lunghezze ottimizzate, in particolare per la versione 13 metri. La gamma Crossway Euro 6 si propone in tre lunghezze (da 10,8, 12 e 13 metri) e tre versioni (Low Entry omologato nei tipi urbano e interurbano, intercity e in una versione dedicata agli utilizzi a medio raggio, che sostituisce Arway ed Evadys H Euro 5 EEV). Nella versione interurbana, Crossway da 13 metri offre una capacità di 63 posti a sedere ed è l'unico veicolo sul mercato al limite dei 13 metri di lunghezza che mette a disposizione una tale capienza: tutto a vantaggio della maneggevolezza e dell'agilità del veicolo. Considerato un vero "money maker" per la versatilità e la redditività di esercizio, Crossway Euro 6 rafforza ulteriormente la sua leadership in termini di accessibilità, manovrabilità e comfort. Il passaggio all'Euro 6 ha inoltre permesso di migliorare considerevolmente il comfort a bordo, riducendo la rumorosità interna di oltre il 50 per cento. Già riconosciuto dai professionisti del settore come il miglior posto guida in termini di ergonomia per il conducente, la cabina di pilotaggio di Crossway Euro 6 risulta ancora più confortevole e spaziosa, con una lunghezza incrementata di 10 cm ottenuta grazie all'allungamento dello sbalzo anteriore. L'ergonomia della zona di guida è stata migliorata con nuovo cruscotto e nuovo sedile di guida girevole fino a 65 gradi.

valle del motore che, di conseguenza, non necessita di alcun ricircolo dei gas di scarico (EGR). Questa tecnologia è particolarmente indicata per tutti gli autobus con motore posteriore, che hanno importanti vincoli relativi al raffreddamento motore (il circuito EGR richiede un raffreddamento supplementare almeno del 30 per cento a parità di po-

tenza) e per un utilizzo urbano caratterizzato da ridotta velocità commerciale e da fermate frequenti. Protetto da numerosi brevetti, l'innovativo sistema tecnologico Hi-eSCR offre una soluzione semplice per ridurre i livelli di emissioni inquinanti secondo i limiti imposti dalla normativa Euro 6, senza l'aggiunta di componenti complessi, in assenza di in-

quinanti chimici nel motore e nei suoi apparati periferici e con ridotte sollecitazioni termiche. Il risultato è una riduzione di peso e un incremento in termini di affidabilità. I vantaggi offerti da questa soluzione, insieme ai molti miglioramenti apportati, confermano il ruolo di Iveco come leader nel settore. Ulteriori perfezionamenti riguardano l'ottimizzazione e l'aggiornamento delle linee di trasmissione e la riduzione del peso del veicolo che permette, a sua volta, una diminuzione del consumo di carburante che si attesta tra il 5 e il 10 per cento rispetto a un veicolo Euro 5 (a seconda del modello e del tipo di utilizzo). La funzionalità del sistema Hi-eSCR e le numerose innovazioni che sono state apportate alla nuova gamma Euro 6 hanno già conquistato molti clienti: sono oltre 500 gli ordini fino a oggi, di cui l'ultimo della società svizzera Post Auto.

URBANWAY CON MOTORE TECTOR 7

CAPIENZA DI TRASPORTO PASSEGGIERI AUMENTATA DEL 10 PER CENTO

Dopo il suo debutto, avvenuto lo scorso maggio al Salone UITP di Ginevra, nella sua versione equipaggiata con un motore Cursor 9 trasversale, il nuovo Urbanway sarà presentato a Busworld con la nuova motorizzazione Tector 7 montata in posizione longitudinale, per rispondere in modo ottimale a una più ampia varietà di condizioni operative. Grazie a una riduzione di peso di oltre 800 chilogrammi rispetto al suo predecessore (il Citelis da 12 metri con Cursor 8, da 290 cv), Urbanway, equipaggiato con motore Tector 7 da 286 cv, offre il 10 per cento in più di capienza di trasporto passeggeri, a beneficio di una maggiore redditività per l'operatore. La zona autista di Urbanway è stata progettata in conformità ai più aggiornati standard EBSF (European



Bus System of the Future), sotto l'egida di UITP, garantendo il massimo risultato in tema di ergonomia, spazio e comfort.

USATO PLUS



GARANZIA IVECO USATO PLUS.

GLI AUTOBUS PIÙ EFFICIENTI, RIPARTONO DA QUI.



Da oggi, se cerchi un bus di seconda mano, puoi metterti nelle mani della squadra più esperta:
scegli Iveco Usato Plus, il programma di garanzia Iveco che soddisfa tutti gli standard più severi di sicurezza ed efficienza.
Scopri la gamma completa su www.ivecobus-used.it



IVECO BUS

Seguici su Iveco Used:

WWW.IVECO-USED.IT



ivecousatoplus@iveco.com



Innovation
that excites



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 **1,99%***



NISSAN.IT

SCOPRI I VANTAGGI DI NISSAN FINANZIARIA *ESEMPIO LEASING CALCOLATO SU NISSAN NV200 VAN 1.6 BZ 110CV EURO 5: TOTALE IMPONIBILE VETTURA € 10.912,62; MACROCANONE € 2.776,83 (COMPRESSE SPESE GESTIONE PRATICA € 300 E IMPOSTA DI BOLLO IN MISURA DI LEGGE); N.47 CANONI DA € 169,24, COMPRESIVI DI 4 ANNI DI ASSICURAZIONE FURTO E INCENDIO A € 1.199 (IN CASO DI ADESIONE); RISCATTO € 2.182,52; TAN 1,99%; IPT (CALCOLATA SU PROVINCIA DI ROMA) E MESSA SU STRADA INCLUSE, IVA ESCLUSA. SALVO APPROVAZIONE NISSAN FINANZIARIA. OFFERTA DELLA RETE NISSAN CHE ADERISCE ALL'INIZIATIVA VALIDA FINO AL 31/10/2013. 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.