

È qui la festa

Di Massimiliano Barberis

Il colpo d'occhio è da lasciare come sempre senza fiato. **Stand ricchi e di forte immagine, ma soprattutto di grande impatto contenutistico.** Certo senza eccessi da età dell'oro. Ogni Maison comunque ha sfoderato il meglio dai propri centri Ricerca e Sviluppo incentrato sulle motorizzazioni ecologiche Eev: **ibride, a batterie, a gas e a biogas**, e ha esposto in fiera il futuro del camion mondiale.

Alla Iaa non si può mancare. La manifestazione biennale tedesca è il punto di riferimento del mondo del trasporto pesante entro le 44 ton (con qualche strappo all'eccezionale con la presenza di mezzi e carrelloni per MMT). A non essere presente è come confermare la propria morte commerciale. È affermare che la crisi ha vinto, che non ci potrà più rialzare. Ma non è affatto così. Sebbene ferito il Vecchio continente riprende le armi in mano e torna a farsi sentire. Certo la guerra si è spostata in Asia e in America Latina, i numeri si fanno pensando ad altri emisferi, l'Europa è una retrovia. Ha un mercato abbacchiato, e lo avrà comunque stabilizzato appena si sarà normalizzato. Ovvero sulle quote del 2008. Ci vorrà qualche anno, ma da lì siamo caduti e a lì torneremo. Poi lo sviluppo si concentrerà altrove. Certo pare "buffo" che in un momento europeo così difficile per tirare su i bilanci i grandi Ceo di Man o Mercedes, Georg Pacht-Reyhofen e Andreas Renschler, durante le conferenze stampa contemplino le grandi com-

messe dei loro reparti autobus (per Man sono pur sempre oltre 6 mila bus). Come a dire 'se l'auto cala e il camion langue qualcosa da condividere con gli azionisti lo dobbiamo trovare'. Intanto facciamo una rapida analisi delle 7 sorelle del mondo camion. Mettendo in primo piano la **Volvo**, che ha incentrato la propria presenza ad Hannover sul nuovo cava cantiere Fmx (presentato al Bau- ma 2010). E per far capire di che pasta è fatto lo ha mostrato, come in un diorama scolastico, mentre lavora. Ovvero mentre è caricato da una pala gommata. Ovviamente una Volvo CE L180F con un peso dal 26 a 30 ton (mossa da un motore D12D La E3 Stage III a/Tier 3). Tanto per fare comprendere la stretta parentela, e derivazione, del camion da cantiere dalla sezione Construction di Casa. E dire a chiare lettere: 'è stato progettato per essere maltrattato'. Il nuovo Volvo Fmx era in mostra, con varie Meiller trilaterale e posteriore Carnhel, in due versioni: 8x4 con un propulsore da 13 litri da 420 Cv e come 6x4 con un motore da 13 litri da 460 Cv. In bella mostra, però, anche



un Fh 16 da 700 Cv 8x4 per trasporto eccezionali, con un tridem posteriore che eleva il peso totale a 42,5 ton (9/7,5/13/13) con passo da 3.600 mm. Fra le motorizzazioni alternative spiccava quella a metano su un Fm con propulsore da 13 litri da 460 Cv

e quella da 13 litri con alimentazione a biogas Dme, che deriva dalla lavorazione della cellulosa. La **Daf** (gruppo Paccar) mette da parte un 2009 con molti segni positivi. Come ha detto Roberto Giorgi, Ad Daf Italia, «abbiamo ottenuto il po-

dio più alto nelle vendite dei trattori sopra le 15 ton, siamo a oltre il 21 per cento in Europa (dieci anni fa erano al 16,3). E in Italia siamo saliti di quasi 5 punti a ridosso del costruttore nazionale. Mentre in Germania siamo al 12,1». Con questi numeri la Iaa per il gruppo olandese è stata quasi una passeggiata. Nello stand giganteggiava, quindi, l'Lf Hybrid da 12 ton e una vasta rappresentazione di autotela da 2, 3 e 4 assali, campo da sviluppare meglio in futuro per incrementare le posizioni di vendita. Tutti i motori montati sugli Lf, Cf e Xf presentati sono già Eev, senza filtri antiparticolato. L'Lf Hybrid è dotato di un impianto ibrido elettrico/diesel, in cui la trazione è affidata a un motore diesel Paccar Fr da 4,5 litri Eev, senza filtro antiparticolato, che sviluppa una potenza massima di 118 kW/160 Cv ed è collegato a un cambio automatico a sei marce Eaton. È stato montato un motore elettrico tra la frizione e il cambio, in grado di fornire trazione, e allo stesso tempo di fungere da generatore. Da mettere in evidenza anche il Cf Fad 85.410 Eev autotelaio 8x4 con cassone ribaltabile Meiller, e per le applicazioni con betoniere in nuovo assale tandem 1132 più leggero (da 19 tonnellate) con riduzione singola da usare sul telaio della betoniera 6x4 e 8x4 da 26 tonnellate di Ptt (Cf Fat 75 6x4 fino a 32 tonnellate e Cf Fad 85 8x4). Grazie all'assale a tandem alleggerito e al telaio adattato è stata ottenuta una capacità di carico in più di 800 chili.

mine, leasing e finanziamenti forniti direttamente da Man. Il paradigma di tutto questo, o quasi, quindi è stata la presentazione del Concep S. Definito nella galleria del vento porta con sé un coefficiente di resistenza aerodinamica (Cx) di 0,3 (di norma è 0,5). L'S in abbinata a un rimorchio egualmente modificato nel design porta a utilizzare il 25% in meno di carburante rispetto un autotelaio di 40 ton dalla forma tradizionale. Questo risparmio di carburante corrisponde a una riduzione fino al 25% delle emissioni di CO2. Fra le peculiarità del nuovo camion, alto giusto 4 metri, i due serbatoi del carburante integrati nella struttura esterna della carrozzeria che sono funzionali alla deviazione mirata delle correnti che si generano durante la guida. Oppure gli specchi retrovisori sostituiti da telecamere installate nei supporti ad ala dei gruppi di segnalazione a destra e a sinistra, e infine lo spoiler regolabile elettronicamente integrato nel tetto della cabina. Mentre per tornare ai piedi ben piantati al suolo la presenza di Man nel cava cantiere alla Iaa è stata assicurata dai Tgs con cassoni Meiller. Ma in generale la gamma è fatta da autotela da due a quattro assi che vengono impiegati nei cantieri nella versione oltre che con cassone ribaltabile o ribaltabile con gru e cassone ribaltabile scarrabile a rullo o multibenna anche in versione betonpomma e autobetoniera. Con cabine M, L e LX con due lun-

tecniche (assenza delle alette parasole, velocità limitata a 85 km orari, cambio Tipmatic, catena cinematiche a bassa dispersione, Intarder di nuova generazione, nuovi alternatori e nuovi compressori dell'aria a basso consumo). Per la prima, poi, volta negli stessi spazi della Man, anche se ben distinti i camion **Volvo** (ha acquisito la Man nel 2009) in vendita però solo in Brasile. Paese in cui detiene il 30 per cento del mercato. E quindi in bella mostra, per esempio, un Costellation 25.320 6x2 2 Bb mosso da un Cummins Isl da 320 hp (235 kW) Euro 3. Ha una coppia di 1.288 Nm a 1.300-1.600 giri e una tara di 24.100 chili. Anche **Mercedes** in occasione della Iaa ha posto l'attenzione alle energie alternative e ha sviluppato 3 temi per il futuro del trasporto: sicurezza ecocompatibilità e vantaggi per i clienti (SafeDrive, CleanDrive e ValueDrive). Ma ha altresì portato a casa il premio Truck of the year 2011 con l'Atego Bluetech, presentato, ovviamente, anche in versione Hybrid. Il motore è un 4 cilindri OM 924 LA, 4,8 di cilindrata, eroga ben 160 kW (218 CV) di potenza a 2200 giri/min raggiungendo la coppia massima di 810 Nm a 1200-1600 giri/min; mentre il motore elettrico trifase a magnete permanente raffreddato ad acqua vanta un rendimento massimo di 44 kW e una coppia massima di 420 Nm. Il motore elettrico è posizionato tra la frizione e il cambio automatico a sei rapporti Mercedes-Benz G 85-6 con

AL DOBLÒ IL PREMIO

Alla Iaa Fiat Doblò Cargo è stato nominato Van of the Year 2011. Il progetto è stato premiato per come è riuscito a offrire una varietà di pianali e di scocche superiore rispetto ad altri veicoli di questa categoria. La gamma Doblò include non solo la versione passo lungo con tetto alto, ma anche cabinati con pianale e una versione OEM autocarro. La gamma di motorizzazioni include anche un motore Cng turbocompresso e una versione elettrica. Al Salone di Hannover, in anteprima mondiale, ha quindi debuttato il Nuovo Doblò Autocarro, il primo light truck OEM del segmento. In particolare la nuova versione autocarro con dimensioni esterne contenute, consente un utilizzo urbano anche nei passaggi stretti e difficoltosi, ma nel contempo offre misure del cassone di tutto rispetto: 2,30 m di lunghezza, 1,86 m di larghezza e 4 m² di superficie di carico. Il veicolo ha una portata utile fino a mille Kg resa possibile dalle sospensioni posteriori bi-link che assicurano un carico massimo ammesso fino a 1.450 chili sull'assale posteriore.



FIAT

Man alla Iaa, invece, ha posto un accento generalizzato alla proprie gamme. Toccando temi abbastanza comuni a tutti i costruttori. Più carico per autocarro grazie a tare ridotte e quindi maggiore portata utile. Più chilometri per litro di diesel grazie a tecnologie che fanno risparmiare carburante. Da cui meno CO2 e più tutela delle risorse naturali. Maggiore comfort per il conducente, che favorisce una maggiore concentrazione e una migliore forma fisica. Maggiore sicurezza nel traffico grazie a sistemi elettronici di assistenza alla guida e di gestione del traffico per evitare incidenti e ingorghi. Maggiore assistenza che garantisce l'affidabilità dei camion. E maggiore flessibilità grazie a noleggi a breve e a lungo ter-

ghezze e due altezze tetto. E con motorizzazioni da sei cilindri in linea Common Rail, da 320 a 540 Cv con la tecnologia Scr Man AdBlue i Euro 5 e Eev. In particolare per l'impiego nell'edilizia viene sempre proposto il cambio automatizzato Tipmatic Offroad con software fuoristrada. Per ottimizzare la spinta di avanzamento sulla sabbia, sul fango o in salita, il cambio è programmato in modo tale da effettuare i suoi comandi solo a regimi elevati mantenendo le cambiate estremamente corte, così da evitare interruzioni nella forza di trazione. Comunque dal prototipo Concept S si arriva al Tgx EfficientLine. Che dimagrito di 80 chili assicura un risparmio fino a 3 litri di carburante ogni 100 km, anche grazie a alcune migliorie aerodinamiche e

sistema Telligent. Ancora a batteria il Vito Ecell e con il marchio Fuso in fiera il Canter Eco Hybrid, quello con motori Eev Euro 5 e la versione ECell a trazione elettrica a batterie. Un prototipo su base del modello 3513 da 3,5 ton. Non mancava l'Econic NgT a biogas, e fra le novità sotto telaio il nuovo sistema di frenata intelligente Active brake assist. Nel campo della MMT un Axor 3240 B con passo da 4.300 mm, con betoniera, mosso da motore R6 La da 295 kW con coppia da 2 mila Nm a 1.100 giri/min; e un Actros 4151 K, passo 4.500 mm, con motore V8 Ta da 375 kW e coppia da 2.100 nM a 1.080 giri/min carrato con vasca rettangolare. **Scania** punta su nuove motorizzazioni, per esempio a a gas come il 9,3 litri, da 270 e 310 Cv con-

formi alla Eev, si basano sulla più recente piattaforma di motori Egr Euro 5. Negli autocarri otto serbatoi di gas composti con una capacità di 640 litri vengono installati con il minimo ingombro. Ma in mostra c'era anche il motore a etanolo che si basa sul principio diesel. I motori Scania sono compatibili al 100% con il biodiesel che rappresenta un'alternativa conveniente per tutti i tipi di applicazione. Accanto al nuovo R 730 erano presentati il motore V8 da 16,4 litri e il cambio overdrive rinforzato con Opticruise e retarder Scania. La nuova piattaforma di motori common-rail con numerose soluzioni innovative apre la strada alle tecnologie conformi alla normativa Euro 6. Alla Iaa Scania ha ripresentato la gamma ampliata di veicoli cava-cantiere con componenti rinforzati per la trasmissione, una nuova riduzione ai mozzi e molle paraboliche progressive nonché un pannello della strumentazione combinato sul cruscotto per un comodo comando del bloccaggio differenziale e del controllo trazione. A noleggio è stato presentato il ribaltabile G 480 8x4 completo ribaltabile trilaterale Meiller da 13 m³, con Pto dipendente dal cambio completo della serie G. Progettato per bassi costi operativi con il relajo alto, leggero e robusto, la riduzione ai mozzi con rapporti supplementari e molle posteriori progressive per favorire la mobilità. Un nuovo bloccaggio differenziale e controllo trazione. È progettato per funzionamento a biodiesel. Monta un 6 cilindri in linea da 12,7 litri, da 480 CV (353 kW) a 1.900 giri/min, Euro 5, iniezione Scania XPI, Egr e Vgt.

Renault come molte Case ha messo

GRANDI EVENTI IAA DI HANNOVER



IVECO



DAF



RENAULT TRUCKS

RENAULT

IL CONCEPT DI IVECO

Da Iveco una nuova idea di veicolo a elevata produttività e minimo impatto ambientale. La massima efficienza energetica è stata conseguita in quattro passi: generazione a bordo di energia rinnovabile; recupero energetico; architettura ad altissima efficienza energetica e riduzione delle resistenze al moto. Il Glider utilizza infatti pannelli fotovoltaici ad alta efficienza per generare a bordo energia rinnovabile. I pannelli occupano una superficie di circa 2 mq sul tetto della cabina che garantisce la produzione di energia fino a 2 kWh. Poi vi sono sistemi che consentono di recuperare ed utilizzare l'energia cinetica che verrebbe dissipata sotto forma di calore durante le frenate, nonché l'energia termica del motore che altrimenti si disperderebbe nei gas di scarico e attraverso i radiatori. Il primo sistema, chiamato Kinetic Energy Recovery System (Kers), permette di recuperare energia a sufficienza per alimentare gran parte dei sistemi ausiliari (climatizzatore, cava-cantiere, pompe) che sono diventati elettrici. Questo sistema di recupero dell'energia cinetica permette di ridurre del 5% il consumo di combustibile. Inoltre una ralla innovativa consente non solo l'aggancio automatico del semirimorchio, ma soprattutto di variare con il veicolo in movimento il gap tra il trattore e il semirimorchio in modo da ridurre le turbolenze e la resistenza aerodinamica.

LE GAMME LEGGERE



NISSAN

Nissan ha presentato il nuovo pesante NV400 in arrivo in Europa l'anno prossimo: si tratta della versione quasi finale e dall'aspetto solido e studiato da Nissan Design Europe per valorizzare i punti di forza: affidabilità, efficienza e spazio. Nei piani di Nissan c'è anche il lancio di un furgone di piccole dimensioni a emissioni zero che dovrebbe arrivare nel 2013. Renault ha portato il Kangoo Express elettrico. In commercio dalla metà del 2011. Con ricarica tradizionale, effettuata tramite una presa residenziale 220 V 16 A, consente di ricaricare il veicolo in un tempo compreso tra 6 e 8 ore, durante la notte o la giornata di lavoro e di avere una autonomia di 160 km. Con una lunghezza di 4,21 m, Renault Kangoo Express Z.E. dispone di un volume utile compreso tra 3 e 3,5 m³, di una lunghezza di carico massima di 2,50 m e di un carico utile di 650 kg. La posizione centrale delle batterie, installate sotto il pianale, consente a Kangoo Express Z.E. di preservare integralmente la capacità di carico della versione termica di Kangoo Express.

GRANDI EVENTI IAA DI HANNOVER



MERCEDES

GLI SPECIAL TRUKCS

Non potevano mancare i portattrezzi alla Iaa. Unimog e Zetros sono parte integrante del Dna della Stella. L'Unimog U 20 a trazione integrale, pneumatici singoli, molle elicoidali e trazione integrale con 8 oppure 16 marce avanti, si è trasformato per l'occasione in mezzo antincendio boschivo. Con un Ptt di 9,3 t, può essere dotato di allestimento con oltre 2.200 litri d'acqua a bordo, e grazie alle sue dimensioni compatte (larghezza 2,15 m / diametro di volta 12,6 m) si rivela ideale anche per le vie strette dei centri urbani. Mentre le versioni maggiori U 300 / U 400 / U 500 restano il veicolo porta-attrezzi factotum nei servizi comunali: falciare, sgombrare, spargere, fresare, pulire, spazzare, trasportare. Disponendo di un peso totale a terra fino a 16 t e una portata di 8,6 t, l'Unimog U 500 si avvicina alle capacità di un autocarro pesante. Ma ci sono anche le versioni 'strong' della gamma pesante U 4000/5000. In fiera l'U 5000 era esposto sotto forma di unità di lavoro compatta, equipaggiata con gru, verricello di recupero, verricello sul telaio con elemento estensibile posteriore e puntelli, benna mordente, trivellatrice e cestello di lavoro. Tutti gli attrezzi possono essere trasportati sul cassone, assicurando un'estrema flessibilità dell'Unimog nell'impiego operativo. Una novità, in questo ambito, è rappresentata dalla predisposizione di fabbriche per le sovrastrutture a gru che comprende interfacce standardizzate, come pure un pacchetto speciale di gruppi ausiliari concepito per creare spazio al sistema di supporto della gru. E se non bastano questi c'è sempre lo Zetros. Che coniuga le doti fuoristradistiche di un Unimog con la capacità di portata di un autocarro pesante. Il vantaggio dello Zetros consiste nella struttura a cabina arretrata che permette un profilo del veicolo compatto e ribassato, una salita e discesa agevole e un'estrema facilità di manutenzione. Inoltre, grazie alla posizione della cabina tra gli assali risulta molto più maneggevole e confortevole di una cabina avanzata, specialmente sullo sterrato, sulle strade dissestate o sui sentieri agricoli. I componenti dello Zetros sono tutti collaudati, sia che si tratti del motore a sei cilindri in linea da 7,2 l di cilindrata e 240 kW (326 CV) di potenza, del cambio manuale con ripartitore di coppia o degli assali a gruppi epicicloidali esterni con molle paraboliche e freni a tamburo. Lo Zetros è disponibile nelle versioni a due e tre assi con peso totale a terra di 18 t o 25 ton.



MAN



SCANIA

in mostra il proprio mezzo a batteria: il Maxity zero emissioni caratterizzato dal logo 'Clean Teach'. Presentato in anteprima mondiale, però al Soltrans di Lione alla fine del 2009. E lo ha affiancato al Premium Ibrido da distribuzione in livrea Coca Cola, e alle motorizzazioni a gas naturale. Per la cava la Losanga ha esposto il Premium Lander con Optitrak il sistema 'a comando' di trazione suppletiva (presentato su CSC settembre 2010) e il Kerax, rinnovato nel 2006, e sempre punta di diamante di Renault nelle MMT; è mosso da 5 motorizzazioni (Dxi 13 da 480 e 520 Cv; Dxi 11 da 380, 430 e 460 Cv).

Buon ultimo Iveco, alla Iaa ha stupito con il suo di avveniristico prototipo, chiamato Glider (vedi box). Ma poi ha messo sul piatto il nuovo Ecotralis dedicato al trasporto su lunga distanza con la missione precisa di contribuire alla sostenibilità del trasporto su gomma. Il suffisso Eco, infatti, rappresenta l'economia e l'ecologia del mezzo. Il grande lavoro dei tecnici Iveco è stato quello di ottimizzare le prestazioni del veicolo per ridurre i consumi e le rela-

tive emissioni di CO2 al minimo. Il veicolo, inoltre, è allestito con specifici pneumatici, in grado di ridurre al minimo l'attrito da rotolamento, e presenta particolari caratteristiche aerodinamiche. A questi elementi di contenuto di prodotto sono stati aggiunti importanti servizi dedicati ai clienti, quali uno specifico corso di guida economica, il sistema Blue&Me Fleet, un contratto di manutenzione e riparazione dedicato e un leasing studiato su misura. A seguire la versione elettrica del Daily. Disponibile nelle versioni 35S (furgone, combi o cabinato) con una motorizzazione da 30 kW nominali (60 kW di picco) e 50C (furgone e cabinato), equipaggiato con una motorizzazione da 40 kW nominali (80 kW di picco). In mostra anche le versioni a gas metano e l'Eurocargo ibrido. Mentre con il Trakker l'Iveco presidia il campo cava cantiere. Nello stand è stato esposto il Trakker 8x8, il modello di punta della gamma pesante a trazione integrale. Nella versione AD 410T45W con motore FPT Cursor a 6 cilindri e 24 valvole, con cilindrata di 13 litri e potenza di 450CV (332kW).

Le linee guida della manifestazione inerenti ai semirimorchi sono state incentrate su mezzi con più portata, con minori consumi e di più facile e veloce utilizzo. Sia nel campo del trasporto tradizionale del centinato, sia nei carrelloni per MMT e nei ribaltabili in lega o con nuovi acciai alleggeriti.

Se la parte motoristica della laa ha mostrato muscoli, non da meno è lo stato quella dedicata ai trailer. Due anni di digiuno forzato hanno timolato gli appetiti, e nei padiglioni dedicati ai semirimorchi e agli accessori si sono viste non poche novità. Ampliamenti di gamma (Schmitz nei ribaltabili in lega o acciaio), ritorni di fiamma (Kögel nei carrelloni per MMT), nuovi metodi di scarico nei dumper (Fliegl), nuovi allungabili per pale eoliche (Broshuis), conferme di presenza nelle gru da edilizia (Fassi e Effer), nuovi tetti per vasche (Cramaro) e infine, invece, ritorni in fiera con stand e modulari (Cometto). Insomma a passeggiare per la zona all'aperto e per i padiglioni 27, 26 e 25 ci si è lustrati gli occhi. Soprattutto a pensare alla misera fine che ha fatto la fiera nazionale di riferimento, strappata a Verona e spiaggiata a Milano come una balena destinata alla decomposizione. Ma questa è un'altra storia, e qui vogliamo solo descrivere del bello e dell'utile della laa di Hannover. Insieme al Solutrans di Lione

(vedi CSC aprile 2010) l'unica manifestazione in vita, anzi ben viva e vegeta, del settore. In pompa magna, quindi, come sempre i big tedeschi, Schmitz, Krone, Kögel e Fliegl, praticamente assenti gli italiani, e ben pochi i francesi, i soliti del freddo. Poi assali (Bpw, Saf, Mercedes), pneumatici (Continental, Michelin, Dunlop e Goodyear, Bridgeston), sistemi frenanti, cambi e trasmissioni (Wabco, Allison, Eaton), gruppi frigo e cerchi in lega a fare da contorno all'ultima kermesse tedesca. Che resta il punto di paragone e di arrivo di chi opera nel settore dei truck, dei van, dei trailer e di tutto quello che ruota attorno al traffico commerciale. La crisi, quante volte lo abbiamo scritto, pare essere andata in pensione. A ogni manifestazione, evento, presentazione, ci si ripete che siamo usciti dal tunnel, che il comparto sta risalendo la china, che ha dismesso il caschetto da speleologo, con la vecchia lampadina ad acetilene, e ha smesso di scavare, con piccone e pala (chi ha il denaro per macchine più tecnologiche!), nel



EMILCAMION



MENCI

bucio nero della débâcle economica mondiale. Forse questa volta siamo vicini al vero. «I margini si sono ridotti ma si lavora, i fornitori stanno aumentando i prezzi. Le richieste di preventivi e i leasing aumentano. E si sente parlare meno di crisi», spiega Alberto Maggi, che con la famiglia è a capo della Multitrax e rappresenta in Italia ben 5 marchi stranieri (tutti presenti in fiera). «La gente guarda molto in faccia la realtà, nessuno si aspetta grandi cambiamenti, ma l'aria è cambiata», prosegue. «Certo non è la laa di un tempo». Ma avercene di fiere così. Anche se questa edizione ha visto assenti i costruttori spagnoli, fra i francesi solo Lamberet e Frappa, assenti Schwarzüller e Benalu. Fra gli italiani (rispetto alle scorse edizioni) persi Ardor, Omeps, Omt, Tecnokar, Santi (anche se di solito con il suo concessionario locale) e Carmosino. A tenere alto il tricolore nazionale solo Rolfo, Menci, Cometto e Emilcamion. E la Phontis. Il nuovo consorzio nazionale che raggruppa fra i costruttori di allestimenti Cardi, Ifac e Grapar; e

una pletera eterogenea di molti altri marchi (Bertazzani, Bianchini, Sari e da ultimo Elefant Car). Ma ne arriveranno altri a breve. «Forse tre entro l'anno», dice Cesare Delmonte del gruppo Cardi. Il che è un fatto positivo. Ma a livello pratico raggruppa solo 3 mezzi (e lo diciamo con il rammarico per l'assenza di tutti i marchi in portafoglio, o quasi, ai Margaritelli e anche agli Acerbi). Due in un piazzale (centinato Cardi e cisterna Grapar), e uno in un corridoio laterale (isotermico Ifac), oltre allo stand nel padiglione 27. In cui, però, spiccano i mega stand dei costruttori nazionali: quelli dell'Elefante, del re Krone e di Kögel per intenderci. Robette da centinaia di metri quadrati al coperto e all'esterno, centinaia di litri di caffè lungo, decine di mezzi esposti e pezzi esplosi, chili e chili di tartine, decine di hostess (sempre sorridenti), commerciali e dirigenti in divisa e cravatte d'ordinanza (quest'anno arancione per Krone, sempre regimental per Schmitz e grigia per Kögel).

Passiamo, quindi, in rassegna i nomi più importanti, e partiamo dagli itaiani. Come detto, pochi. Forse troppo, ma buoni. **Emilcamion** ha presentato, come anticipato ai primi di giugno in una conferenza stampa a Argelato (vedi CSC agosto 2010), il nuovo ribaltabile S5 Leonardo. «Cuore del progetto», spiega Gianfranco Pinton, fresco direttore relazioni esterne e marketing estero, «è la sponda posteriore. Comandata da un sistema meccanico e non idraulico». Un sistema brevettato di cavi, carrucole e snodi attiva durante il sollevamento della vasca l'apertura anche della sponda e la sua alzata. Che a seconda della regolazione scelta può rimanere basculante oppure sollevarsi ad ala di gabbiano. Un mezzo tanto semplice quanto innovativo, e «soprattutto meno costoso», confessa senza problemi, Marco Bettini, a capo del gruppo bolognese, «è quindi più appetibile per i mercati in espansione dell'Est Europa». Come, aggiungiamo noi, in quelli depressi dalla crisi, ma in procinto di rialzarsi. L'economicità, come si può ben immaginare nasce dal fatto che l'idraulica è ridotta a zero. Accanto a questo progetto, chiamato furbescamente da Pinton 'Pure Genius' il sistema di trasporto, in un centinato tradizionale, di 5 ribaltabili in kit, smontati da assemblare poi nel luogo di arrivo.

Menci ha fatto una piccola presenza ad Hannover; con un solo mezzo nello stand, un ribaltabile in lega da 46 metri cubi e da 9,20 metri di lunghezza, e negli spazi all'aperto, in coppia



KÖGEL



SCHMITZ

con Seka, con un telaio Ligth abbinato a una cisterna alimentare. Unico specializzato nel trasporto eccezionale tricolore il piemontese **Cometto**, che ha esposto il modulo 41 Ms a 4 assi sterzanti, fino a 60 gradi, da 121.700 chili di portata a 5 chilometri orari e 53.700 se spinto a 80 orari. Pesa 14.300 chili e carra 4 pneumatici per assale tipo 215/75 R 17,5 pollici. È lungo poco più di 6 metri e largo 3. Dal suolo è alto 1.160 mm con una escursione +/- di 350 mm. Le sospensioni idrauliche hanno, invece, una escursione di 320 mm in positivo e di 300 in negativo. E il 24 gomme per 6 assi X 64 Dah, di cui 4 sterzanti, da 21.500 chili di tara e 90.500 di carico pagante tecnico (85 mila a 80 km/h). È largo 2.530 mm, lungo richiuso 14.490 mm e allungato 29.690. Monta pneus 245/70 R 17,5 pollici. Ha una escursione di +150 e -100 mm sul piano di carico posto a 950 mm. Si abbina a trattori 6x2; 6x6 e 8x4. Restando in questo campo l'olandese **Broshuis** ha esposto l'impressionante sistema di trasporto Sliding system V2 per pale eoliche che permette di ridurre la lunghezza in coda di quasi 9 metri (8,7) traslando il carrello di appoggio posteriore e riducendo l'interasse e la lunghezza totale della combinazione da 51.426 metri a 42.727. Il carrellone a 3 sfilii è largo 2.434 mm con il piano a 306 e l'elica po-

sta a 1.294. **Faymonville** come novità ha presentato il Modulmax tipo Modul Gut 4. È lungo 6 metri e largo 3, ha 4 assi con interesse di 1.500 mm, con una altezza totale del piano di 1.020 mm (con una escursione di +350 -250) con pneumatici 205/65 R 17,5. Pesa 11.300 chili. E assicura a 80 chilometri orari un carico sugli assi di 12 mila chili e massimo di 36.700. Che salgono a 5 km/h a 25 mila e 88.700. Poi ha portato l'Euromax da 32 mila chili di portata a 4 assi e 8.650 chili di tara. Si allunga da 13.305 mm di altri 4.300. La vasca è lunga 9.555. Le buche per le ruote hanno un diametro da 750 mm a 870 e l'altezza del piano di carico è di 760 mm, con una escursione da -45 a +145 mm. Al 4 assi ha fatto da contraltare il 2 assi Megamax da 26 mila chili di portata (12 mila di tara). Estensibile di 5.500, da chiuso è lungo 13.400, e con la vasca da 6.850 mm. L'altezza del piano va da 100 a 300 mm e quella del tandem da 900 a 950 mm. Il padrone di Casa il tedesco **Goldhofer** ha esposto il 2+4 assi Stz Vp 6". Un carrellone lungo da chiuso 19.130 mm, con una vasca da 6.800 allungabile di altri 14,30 metri. La sezione di coda è lunga 5.320 mm, quella di testa sopra la ralla 3 mila. L'interasse anteriore del tandem è di 1.360 mm, quello del carrello posteriore di 1.360. È largo 2.740 mm con una carreggiata di 2 metri con il piano di carico a 1.185 mm dal suolo. Ha una portata di 71 mila chili a

IL PEA DI CRAMARO

È la soluzione da utilizzare nei casi in cui lo spazio retrocabina è assai ridotto o per casse e scarrabili sprovvisti di paracabina in grado di accogliere il tetto scorrevole. Pea (Paracabina estensibile automatica) permette di liberare lo spazio di carico della cassa dall'ingombro dovuto alla copertura raccolta nella parte anteriore. Sui mezzi senza paracabina infatti, una volta impacchettato, il sistema di copertura sottrae centimetri (da 50 a 90) alla superficie libera della cassa, rendendo più delicate le operazioni di carico e riducendo in parte lo spazio disponibile. Il Pea esce dalla cassa quando questa viene scoperta, lasciandola completamente libera e rientra insieme alla copertura quando si effettua l'operazione di chiusura. Il tutto si svolge nella massima sicurezza da terra, e in modo automatico, senza interventi da parte dell'operatore.



DOLL



GOLDFOHER



NOOTEBOOM



BROSHUIS



FAYMONVILLE



FASSI

80 km/h, una tara di 29 mila e monta 24 pneumatici Michelin taglia 245/70 R 17,5.

Noteboom ha portato il 3 assi Osd Megatrailer 48-03 V da 11.660 mm di lunghezza, sfilabile di 6.800. Carica a 80 orari 38,5 ton e ha una tara di 9,5. Il piano di carico è a 950 mm. Oltre all'interessante 3 assi Euro 71-13 con un asse lcp Interdolly. La vasca può allungarsi a 12.750 mm, il carrello posteriore è lungo 4.120, quello anteriore 3.100 e il dolly sterzante occupa uno spazio di 1.390 mm. Ha una tara di 20,9 ton e ne carica fino a quasi 50 (49,8) a 80 orari. Smontando il dolly la tara scende a 17 ton e il carico pagante a 49. Non è mancato un costruttore turco, Yalcin Dorse, che unico 'straniero' ha esposto un 8 assi e un 3 assi. Il primo estensibile fino a 24 metri ha il carrello con gli 8 assi lungo 12.500 metri. Il secondo è estensibile fino a 22 metri in due estrazioni da 7.500 e 5.500 mm.

Doll ha presentato il nuovo carrellone a collo di cigno Phanter.

Vediamo, quindi ora, i must delle maggiori firme tedesche. E partiamo dalla **Kögel** che alla IAA 2010 ci ha messo la faccia. O meglio l'ha messa Ulrich Humbaur. Il nuovo proprietario della Casa di Ulm. Che due anni fa, sempre al padiglione 27, fra ballerine di samba vestite come succinte api Maia, con gran dispendio di fari e musica fece la sua comparsa dichiarando l'acquisto della Kögel in fallimento. Humbaur, un poco come il parente povero delle commedie di Edoardo De Filippo, da piccolo fabbricante di piccoli rimorchi (anche da trasporto cavalli), ora è a capo della terza firma tedesca dei semirimorchi; e non fa nulla per non darlo a vedere. Quindi mega poster con il suo viso che cappeggia nello stand e grandi propositi con il motto 'loads more': caricare di più. Con l'acquisizione infatti Humbaur, che in Germania è molto conosciuto e apprezzato come 'self mademan' ha assunto un ruolo che vuole dare alla marca la stabilità (ha una storia lunga 75 anni) e la continuità che merita. In primo piano, quindi, prima di tutto il 'corporate design'. Nuovi colori, nuova immagine grafica e nuovo sito internet. Poi i mezzi da linea, fra cui il portacontainer dedicato al 20 piedi e traslabi-

GRANDI EVENTI IAA DI HANNOVER

le, il porta bobine di carta da 6.150 chili di tara, il tutto telo da 6 mila, l'iso Euro allungato di 1,3 metri che assicura 6 pallet in più. Ma soprattutto nuovi i trailer per MMT a 2, 3 o 4 assi. Ben 4 in esposizione. Due all'esterno e due nello stand. «Siamo rientrati nel settore», dice Humbaur, «in un campo che era di Casa una volta, e ora abbiamo una gamma straordinariamente ampia di soluzioni 'user orientet'». I mezzi hanno lunghezze da 10.950 mm e portate da 30 mila o lunghezze da 12 metri e portate da 31.700 chili, con tare da 6.500 chili a 8.300. Oppure a collo di cigno con lunghezze da 12.700 mm con la vasca da 8.670 larga 2.540 da 36.100 chili di portata e tara da

5.360 dipendenti è sceso a 3.195, ma conta di riassumere per il 2011 almeno 800 persone e arrivare a 4 mila operai. Ma soprattutto dai 66.692 trailer, dato del 2008, via via scesi a 40.747 nel 2009 e a 12.818 nell'anno in corso, ora ha voglia di riscatto e punta a superare i 30 mila nel 2011, e quindi la partita per tutti gli allestitori europei è sempre in salita. Dato, per esempio, che il mercato del Belpaese è assestato al massimo sui 15 mila trailer all'anno. E prodotti da almeno 20 protagonisti, non da uno solo che ne fa il doppio e ne ha fatto il triplo solo 3 anni fa. A cui si devono aggiungere gli altri 3 o 4 d'Oltrealpe con quote sempre bulgare. Ma torniamo allo



GOMME PER OGNI ASSE

Goodyear presenta gli Omnitrac MSS II e Omnitrac MSD II Duraseal dedicati al mondo dell'edilizia e progettati appositamente per i veicoli destinati agli impieghi misti, che operano nei cantieri edili, nelle cave e nelle discariche. La tecnologia Duraseal, ora disponibile su questi pneumatici consente di ridurre i tempi di fermo macchina dovuti alle forature. Fino a oggetti del diametro da 6 mm il pneumatico impedisce la fuoriuscita dell'aria. Sono disponibili in 315/80R22.5 e 13 R22.5. Presenti anche i Goodyear super single MSD II per asse motore nelle dimensioni 385/55R22.5 e 495/45R22.5. Queste coperture innovative sono state sviluppate insieme a Mercedes e Renault Trucks e offrono un significativo risparmio di peso. Il pneumatico per asse sterzante Omnitrac MSS II presenta un ampio battistrada con scanalature centrali a 'Slalom' e costolature piene sulle spalle. La protezione antipietrisco associata a un'angolazione a doppia scanalatura offre una maggiore resistenza alle forature da pietre e una migliore autopulitura delle scanalature. Bandag ha proposto il prototipo tipo Bdm 1 appositamente rinforzato per evitare la penetrazione delle pietre, è disponibile nelle misure 11-12-13 R22,5 e 295/80-315/70 e /80 sempre R 22,5 Continental ha lanciato invece l'Hd Hybrid. Il primo pneumatico per asse motore al mondo che 'si scolpisce da solo'. Ovvero che con il consumo del battistrada mette in mostra altri intagli racchiusi sotto il battistrada, e allunga la vita del pneu a oltre 500 mila chilometri. Michelin lancia gli X Energy Savergreen. La soluzione globale per sicurezza, risparmi e silenziosità. Sono pneumatici che fanno risparmiare 1,7 litri di gasolio ogni 100 km. Appartengono alla stessa famiglia di gomme e si utilizzano per tutti 5 assi (camion e rimorchio) con carcasse di ultima generazione: il tipo Xd per l'asse motore, l'Xz o Xf per l'asse direzionale e l'Xt per il tridem.

8.900. Tutti hanno i telai galvanizzati anticorrosione, i piani di carico sono progettati con legni dolci da 55 mm ideali per il trasporto di escavatori e macchine da costruzioni. E i mezzi sono progettati per essere compatibili con trattori a 2 o 3 assi, grazie a un perno traslabile. Le rampe sono in un unico pezzo e in grado di sopportare carichi da 30 mila chili. Se sono in due pezzi posseggono angoli di rampa molto bassi (sono lunghe 4 metri e mezzo). Completa e ricca la gamma, infine, di accessori: dagli anelli da carico supplementari da 3 ton di portata agli allargatori ai dolly sterzanti.

Schmitz non è restato con le mani in mano in questi due anni. Certo ha ridotto il personale, da

stand in cui l'Elefante ha puntualizzato le proprie eccellenze e ne ha studiate di altre. Una fra tutte la gamma X-Ligth, declinata in Universal, Coil, Paper e Mega, che assicura a seconda del tipo di trasporto fino a 1.200 chili di carico pagante in più. Grazie a nuovi acciai utilizzati nella fattura del telaio, ai nuovi assali Rotos dal fusto modificato e ai montanti in lega leggera. Altro mezzo interessante è l'Scs Ecocargo. «Progettato», spiega Ulrich Schöpker, membro del Board Schmitz, «partendo dal presupposto che spesso la potenzialità di carico di un trailer a 3 assi non è sempre sfruttata del tutto, e alle volte il volume non è tutto». Così se nella maggior parte delle combinazioni del trasporto di linea la base è il 5



SSAB

assi a terra (2+3) perdendo solo una tonnellata di carico utile con un 2+2 (con un tandem da 10 ton per asse) si ottiene una portata utile di 25,6 ton, invece che di 26,6. «In pratica con un asse in meno», continua Schöpker, «si riduce il peso totale a terra, la resistenza al rotolamento e quindi il consumo di carburante e i costi di manutenzione». Nel campo del movimento inerti Schmitz sfodera la gamma Ki in acciaio con vasche da 4.500 mm a 5.800 con bassi baricentri e sistemi di controllo stabilità in fase di ribaltamento. Il tutto con pesi sotto le 5 ton. In mostra, quindi, lo Ski X light da 4.920 chili di tara e 24 metri cubi di volume. Appositamente progettato per lavori su distanze medio brevi e viaggi frequenti. Ma se servono spostamenti più ampi l'Elefante sfodera, allora, lo Ski Alu X light in alluminio da 4.460 chili di peso (sempre da 24 mq³) per sfusi di più piccola pezzatura. I due mezzi, poi, sono trattati con una vernice particolare altamente protettiva che li preserva dal materiale caricato e dagli agenti atmosferici.

Krone, invece, ha posto l'attenzione all'economia, e ha riproposto al pubblico il Profiliner (tara 5.500 chili), ovviamente in livrea verde. Con minigonne inferiori appositamente disegnate per fare confluire in coda i flussi d'aria, e limitare le turbolenze. Questo assicurano a Werlre porta a risparmiare fra il 5 e il 7 per cento di gasolio. A seguire i trailer della **Fliegl**, in particolar mo-



EFFER

GRANDI EVENTI IAA DI HANNOVER



FLIEGL

do il nuovo Asw Stone una vasca da 80 metri cubi, al massimo della sua volumetria e da 45 ton, che invece di scaricare per ribaltamento spinge il materiale con un pistone fino al bordo esterno. È utile in tutte le situazioni in cui il sollevamento della cassa è pericoloso per il terreno su cui si realizza, evidentemente negli spazi angusti delle gallerie e dei tunnel. **Meusburger** a ogni edizione a Hannover presenta mezzi adibiti al carico di macchine movimento terra con portate fino a 48 mila chili (o 55.400 su un 4 assi jumbo trailer) o semirimorchi a tre assi da 11.500 chili di peso e altezze interne di 4 metri con un piano di carico sempre al coperto di 9.620 millimetri. Oltre all'allungabile a 3 assi con Dolly da 56 mila chili di portata e una tara di 15 mila e una vasca da 8 a 12 metri mezzo.

Altro tedesco **Sommer** che aveva in mostra quasi tutta la produzione attuale con sempre in primo piano la zincatura dei semirimorchi, e la produzione di casse mobili e portacontainer.

Rolfo ha portato il Pegasus 2010 tutto imbullonato e completamente zincato sia nella motrice che nel rimorchio, con nuovo pianale superiore con apertura laterale per agevolare l'apertura porta delle vetture caricate sul piano superiore. Inoltre ha esposto il nuovo Ego Dynamic dove oltre a nuovi pianalini e al restyling estetico si notano un inedito rimorchio con sistema di sollevamento posteriore a forbice e anteriore a vite con nuovo

sistema di sollevamento a velocità superiore del tradizionale vite. «Su entrambi gli allestimenti», spiega Danilo Gamba, a capo del marketing della Casa di Bra, «si è ottenuta una ulteriore riduzione di peso». Ancora le austriache bisariche **Kässbohrer** Variotrans e Metago, tutte e due munite di terzo assale sulla motrice per assicurare una migliore ripartizione dei pesi: sul tandem del rimorchio 9 mila chili, sulla motrice 4.300, sull'asse aggiunto, 11.500 sul secondo e 7.100 chili sul primo. A seguire l'olandese **Krakers Trailers** con i piani mobili dotati della nuova garanzia elevata a ben di cinque anni e invece da parte della **Knapen** il bruco stradale motrice rimorchio da 155 metri cubi di volume. Un nuovo progetto che combina una motrice tradizionale a un semirimorchio a 4 assi (3+1). In fiera anche i trailer a doppio piano di carico dell'olandese **Eck**. Che ha esposto in anteprima europea il doppio piano di carico per pallet e liquidi. Una idea tanto semplice che nessuno vi ha mai pensato. Sotto il pianale, sempre posto a 1.850 mm di altezza, e su cui si caricano 26 o 33 pallet (industriali o euro) è stata ricavata una cisterna da 30 mila litri. Sempre presente il costruttore turco **Tirsan** che ha raggiunto le 1.100 vendite all'estero e i 2.200 trailer in Turchia, con propositi di raggiungere le 4.500 unità nel 2011. Avendo altri 3 marchi come le cisterne **Hendricks**, i furgoni **Talson** e le cisterne **Kässbohrer** è ben possibile sfruttando le sedi a Adapazari, Istanbul e in Germania a Goch. Intanto in fiera, tutta la gamma a disposizione: trailer a 4 assi per MMT, cisterne da 60 metri cubi tipo Ssk 60 per pulverolenti, botte da 30 metri cubi per chimici tipo Stc Eu e l'Air Cargo da 8.600 chili i tara con ruiliere. Ribaltabili anche da Dautel e rimorchi a 2 assi da **Wecon**. Ma con produzioni già conosciute. Infine il ribaltabile **Carnehl** tutto lega da 48 metri cubi da 5.180 chili di tara o su motrice Mercedes 4143 8x6 BB un 17 metri cubi in acciaio **Ssab Hardox** dalla tara di 3.400 chili. Da **Fassi** molti allestimenti fra cui una F 150 Txp su Mercedes Atego 1324, una F 240 e una F 235 Xp su Man a 3 assi con cassone posteriore. Come da **Effer** invece un nutrito campionario di gru (100-235). A chiudere l'unica piattaforma della fiera la P 260 B di **Palfinger**. ■



PALFINGER