

RUOTE TRAINATE

Emilcamion

RESISTERE!

L'EMILCAMION CONSEGNA 10 MERCEDES ACTROS 4148, CARRATI CON L'ULTIMA EVOLUZIONE DELLA CASSA A TENUTA STAGNA EVO 5, AL GRUPPO CAMPANO SIMONELLI, CHE CON IL NUOVO PARCO MACCHINE TERMINERÀ COMMESSE SULLA FIRENZE-BOLOGNA E FRA MARCHE E UMBRIA

di Alfredo Intelvi

Il poliedrico Marco Bettini non finisce mai al tappeto. L'Emilcamion, dopo lo sfolgorante 2008 dei 450 ribaltabili, ha subito, come tutti, la crisi e dopo essersi ridimensionata da 32 a 20 dipendenti sta vivendo un 2010 in crescita. "Noi ci crediamo", spiega Bettini, "e stiamo sfruttando tutte le possibilità per essere presenti nelle

trattative di un certo peso". Come, appunto, le dieci casse S5 Evo ordinate e consegnate in pochi mesi dalla Casa bolognese all'impresa edile stradale Simonelli, specializzata in demolizioni e movimento terra. Nato alla fine degli anni '50 per mano di Carmine Simonelli come società di trasporti, il gruppo si è poi allargato ad altre competenze ed è attualmente condotto dai quattro figli, Giuseppe, Raffaele, Domenico e Nicola. Esso ha

in mano molti lavori in Centro Italia, dedicati all'alta velocità nella zona di Firenze, come altre commesse legate al collegamento fra mar Tirreno e Adriatico, fra Marche e Umbria sulla Statale 77. "Abbiamo anche acquistato", spiega Giuseppe Simonelli, "nuove pale ed escavatori, un 350 Hitachi e un 380 Komatsu, approfittando della Tremonti Ter". "Così come allestitori", prosegue Bettini, "l'abbiamo spinta e pubblicizzata. Il lavoro c'è, e ci sono le possibilità di una ripartenza".



PRONTI A RIPARTIRE

L'Emilcamion è pronta al rilancio. "Abbiamo molti progetti", precisa Gian Paolo Pinton, export manager Emilcamion, "il principale è espanderci all'estero. La sede dove siamo è baricentrica a tutto il

«NOI CI CREDIAMO e stiamo sfruttando tutte le possibilità per essere presenti nelle trattative di un certo peso»





bacino del Mediterraneo, grazie alla A13 lanciata verso l'Est". Appunto per questo la Casa bolognese ha presentato il suo ultimo progetto: il ribaltabile S5 Leonardo. "Che dovrebbe, asciugando i costi", spiega Bettini, "essere più conveniente nell'acquisto". L'idea è semplice, come molte di Leonardo da Vinci, a cui si è ispirata l'idea principale. Munire la vasca di una coppia di funi in acciaio ai lati vincolate a due perni che aprono la cassa solo meccanicamente al movimento del pistone di sollevamento. "A 5 gradi di sollevamento", dice Bettini, "si sganciano i blocchi di chiusura e poi lentamente al sollevarsi della cassa si spalanca la bocca di scarico". Questa è la base di partenza del progetto S5 Evo che grazie all'adozione di nuove tecniche costruttive e all'ottimizzazione dei materiali è riuscita a pesare 650 chili in meno dalla precedente S5.

Il **CONTROTELAIO** è stato ridimensionato e ottimizzato consentendo un alleggerimento di 200 chili, pur mantenendo inalterate le caratteristiche strutturali



IL PROGETTO S5 EVO

Il controtelaio è stato ridimensionato e ottimizzato consentendo un alleggerimento di 200 chili, pur mantenendo inalterate le caratteristiche strutturali. La mensola rotante posteriore e l'appoggio anteriore sono rimasti inalterati. Un sistema automatico di sicurezza impedisce il sollevamento del ribaltabile se la sponda è chiusa. Due indicatori luminosi in cabina segnalano se la sponda è aperta o chiusa; sistemi di sicurezza sonori indicano il sollevamento del cassone e l'apertura della sponda. La sponda posteriore ad ala di gabbiano è stata ridisegnata e arrotondata per permettere una maggiore facilità di carico e di apertura. L'apertura arriva fino a 70 cm di altezza sopra le sponde laterali per favorire il deflusso dei materiali durante lo scarico. In optional la tenuta stagna della sponda, assicurata dalla presenza di una guarnizione pneumatica che raccorda tutta la sponda posteriore ed evita la fuoriuscita dei liquidi. Un comando dalla cabina immette



Lo staff del gruppo Simonelli assieme a Marco Bettini (il secondo da sinistra), presidente di Emilcamion.





Il DUAL-CONTROL è il sistema che gestisce il ribaltamento della cassa

comodamente seduto al proprio posto di guida di azionare il sollevamento della vasca e, contemporaneamente, aprire i ganci della sponda posteriore e sollevarla. Un sistema automatico di sicurezza impedisce il sollevamento del ribaltabile se la sponda è chiusa. Due indicatori luminosi in cabina segnalano se la sponda è aperta o chiusa; sistemi di sicurezza sonori indicano il sollevamento del cassone e l'apertura della sponda. "Last but not least", il tetto scorrevole ideato in collaborazione con la Marcolin, di Luca Marcolin. Una copertura agile, semplice nell'aprirsi, con i cavi bassi in posizione protetta. Il copricarico Spinnaker, infatti, utilizza molte innovazioni tecniche; le più importanti e innovative sono: il sistema di movimentazione a comando elettrico con telecomando arco 300/400, appunto i cavi di trascinamento posizionati 4 cm più bassi del filo superiore della sponda, onde evitare urti e rotture durante il caricamento del veicolo, l'apertura automatica all'inserimento della presa di forza e l'azionamento anche con cassone alzato. ■

aria compressa nella guarnizione, che dilatandosi va a chiudere gli spazi tra pianale/pareti laterali e la sponda stessa sino a garantire la tenuta stagna.

RIBALTAMENTO DUAL-CONTROL

Infine il sistema che gestisce il ribaltamento della cassa è un impianto idraulico chiamato Dual-Control che lavora a bassa pressione, e che con l'utilizzo di due leve di comando poste in cabina sul tunnel o a lato sedile di guida, permette all'operatore

