1/2015

MANmagazine

Italia

100 Years
MAN Truck and Bus

La festa può iniziare: arriva TGX D38

Il signore della strada

Scopri tanto

di più su MANmagazine nella versione digitale per tablet.

Basta scaricare l'app gratuita:

PER ANDROID

PER iOS

Il meglio del mondo MAN

QUALI SONO LE TAPPE della storia centenaria di MAN nella progettazione e produzione di veicoli commerciali? Come viene accolto dai clienti il nuovo TGX D38? Come calare un autocarro a quattro assi in una miniera? Il terzo numero di MANmagazine risponde a queste e tante altre domande. È uno spaccato del mondo MAN: un mondo pieno di tecnologia, ricco di argomenti affascinanti tratti dalle storie dei nostri autocarri e dei nostri autobus. Ci auguriamo che questa edizione di MANmagazine vi piaccia. È possibile scaricare anche la versione gratuita per tablet, disponibile per iOS e Android.

COLOPHON

La rivista **MAN MAGAZINE** viene pubblicata due volte l'anno in 16 lingue.

PUBBLICATO DA MAN Corporate Communications
Andreas Lampersbach (V.i.S.d.P.),
Ungererstraße 69, 80805 Monaco, Germania
REDAZIONE ITALIA Alessandro Smania
REDATTORE RESPONSABILE E RESPONSABILE DI PROGETTO
Joachim Kelz, Tel.: +49. 89. 1580-1175,
magazin@man.eu, www.man.eu
EDITORE C3 Creative Code and Content GmbH,
Heiligegeistkirchplatz 1, 10178 Berlino, Germania
Tel.: +49. 30. 44032-0, www.c3.co,
Azionisti di C3 Creative Code and Content GmbH sono Burda (Società a responsabilità limitata), Offenburg, e KB Holding GmbH, Berlino, ciascuno con una quota del 50%. Azionista unico di Burda (Società a responsabilità limitata) è la holding Hubert Burda Media (Società in accomandita semplice), Offenburg. Azionisti di KB Holding GmbH sono il sig. Lukas Kircher (Amministratore, Berlino) e il sig. Rainer Burkhardt (Amministratore, Berlino) ciascuno con una quota del 50%.
REDATTORI E AUTORI Klaus-Peter Hilger (resp.), Yasmine Sailer (vice). Autori freelance: Tobias Birzer, Alexandra Grossmann, Dr. Wolfgang Hörner, Martin Kaluza, Marcus Schick, André Schmidt-Carré
REDAZIONE INTERNAZIONALE Peritus Precision Translations, Inc.
DIRETTORE EDITORIALE Sara Austen
CONCEPT Stefan Lemle, A New Kind (collaboratore freelance)
GRAFICA Micheline Pollach, Andrea Hüls, Christian Kühn, Anna-Sophie Werner (collaboratore freelance)
REDATTORE GRAFICO Elke Latinovic, André Kirsch (collaboratore freelance)
IMMAGINE DI COPERTINA Christian Grund
PRODUZIONE C3 Creative Code and Content GmbH
STAMPA Gotteswinter und Aumaier GmbH,
Joseph-Dollinger-Bogen 22, 80807 Monaco, Germania
RIPRODUZIONE consentita solo con indicazione della fonte.Eventuali modifiche devono essere concordate con la redazione.
AGENZIA PUBBLICITARIA Zeitzeichen Vertriebs GmbH,
Radka Neumann, Tel.: +49. 8323. 99 84 630,
radkaneumann@zeitzeichen.de
COPYRIGHT ©2015 MAN e C3 Creative Code and Content GmbH

FSC
www.fsc.org
MIX
Paper from responsible sources
FSC® C018312

Foto: APPLE INC. Pr

MANmagazine
Italia

IN COPERTINA
Il MAN TGX D38 mostra la sua bravura in una consegna speciale: bottiglie di birra.

SOMMARIO

04 **Isola di sabbia**
Peter Meyer accompagna i turisti sull'Isola di Fraser con un autocarro MAN convertito.

06 **Pronti per il futuro**
Le tappe fondamentali della centenaria storia MAN nella produzione di veicoli commerciali.

12 **Mai un fiasco**
Uno dei primi MAN TGX D38 consegnati, adibito al trasporto di bevande, e non solo.

18 **Sottoterra**
Arruolato in miniera, un autocarro MAN si fa in pezzi per entrare in servizio

24 **Linea ancora più efficace**
Nella prova su strada, MAN TGX EfficientLine 2 conferma la sua efficienza.

28 **News dall'Italia**
Fatti, interviste, testimonianze dal mercato italiano

36 **Sicurezza sistematica**
Un'ampia gamma di sistemi di assistenza MAN migliora la sicurezza in mezzo al traffico.

Le altre immagini di Peter Meyer in azione sull'Isola di Fraser sono nell'app.

MY MAN

ISOLA DI SABBIA

Peter Meyer, 44 anni, è un ranger sull'Isola di Fraser.L'australiano di origine tedesca ha montato su un camion a trazione integrale una scocca di autobus per portare i turisti in giro su quest'isola di sabbia a largo della costa orientale dell'Australia. Il suo veicolo MAN non percorre mai strade asfaltate.

Il Suo è un veicolo MAN di serie? Il veicolo è il connubio di una cabina per camion e una scocca di autobus MAN, ha 28 posti, un motore MAN da 280 cv e trazione integrale.

Viaggiandoci tutto il giorno, come incide il fondo sabbioso sulla macchina? Per manovrare sulla morbida sabbia, è necessario mantenere un regime particolarmente elevato, sempre in prossimità del valore massimo. Tra la sabbia che penetra negli interstizi e l'azione congiunta di acqua salata, aria salina e fango, alla lunga qualsiasi macchina cede. Vivo qui da 20 anni e ho guidato molti veicoli diversi. Quelli MAN sono sicuramente i più resistenti!

Come autista, a cosa deve prestare particolare attenzione? Se ci si ferma nel posto sbagliato, il camion affonda. Senza carico, questi veicoli pesano 13 tonnellate, quindi la pressione degli pneumatici riveste un'importanza ancora maggiore. Una pressione che su strada asfaltata sarebbe compresa tra 7,6 e 7,9 bar, qui deve essere pari a 2,75 bar: un espediente adottato per allargare il battistrada e così aumentare l'aderenza sulla sabbia per evitare di impantanarsi. Sono molti i turisti che arrivano qua con i loro costosi veicoli a trazione integrale, convinti di poter guidare dappertutto. Alla fine però restano impantanati e sono io a doverli trainare fuori.

Dune buggy: il veicolo MAN da 280 cv non sa cosa sia viaggiare su fondi asfaltati.

Foto: Martin Kaluza

Ranger australiano: da vent'anni, Peter Meyer conduce i turisti in giro per l'isola per conto di Fraser Explorer Tours.

Strada di sabbia: con un limite di velocità di 80 km/ora, la spiaggia è l'autostrada dell'Isola di Fraser.

100 Years
MAN Truck and Bus

Pronti per il futuro

Il Gruppo MAN vanta 250 anni di storia e quest'anno celebra un altro importante anniversario: cento anni nella produzione di veicoli commerciali. Passiamo in rassegna le principali tappe di questo cammino.

Con la ragione sociale "Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer", il 21 giugno 1915 la nuova società viene iscritta presso il registro delle imprese della città di Norimberga. La società nasce come una joint venture tra Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG e Saurer, produttore svizzero di veicoli commerciali. Poco tempo dopo, il primo autocarro da tre tonnellate di MAN-Saurer esce dallo stabilimento comune di Lindau, Germania, sul Lago di Costanza, seguito dai primi autobus Gran Turismo utilizzati dall'Ufficio postale imperiale per il trasporto di posta, pacchi e passeggeri. Questi erano gli albori della produzione di veicoli commerciali presso MAN, la cui storia, costellata di successi, ha lasciato il segno non solo per l'azienda. Infatti, con i suoi progressi e le sue innovazioni, spesso rivoluzionarie, MAN ha sostanzialmente influenzato lo sviluppo di autocarri e autobus negli ultimi 100 anni, una missione che viene confermata anche oggi.

Nel 1916, la produzione passa allo stabilimento MAN di Norimberga e, dopo la scissione da Sauer, avvenuta due anni dopo, la società assume il nome "M.A.N. Lastwagenwerke". Nel 1924, MAN lancia il primo autocarro con il motore diesel a iniezione diretta: la tecnologia su cui si baserà il trionfo dei motori diesel per gli autocarri prodotti da quell'anno in poi. Questi mezzi garantivano fino al 75% di risparmio sui costi operativi rispetto ai tradizionali motori a benzina del tempo. Come oggi, anche allora, risparmio ed efficienza costituivano

1897

Affiancato dagli ingegneri MAN, Rudolf Diesel sviluppa il primo motore diesel.

1915

Insieme a Saurer, MAN sviluppa i primi autocarri e autobus a Lindau, nella Germania settentrionale. L'anno successivo, la produzione passa allo stabilimento MAN di Norimberga.

1924

MAN sviluppa il primo motore per veicoli diesel a iniezione diretta, dando il via al trionfante successo di questo motore negli autocarri, che continua tutt'oggi.

1932

Con 140 cv, il MAN S1H6 è l'autocarro diesel più potente al mondo. Un anno dopo, MAN commercializza un modello che genera 150 cv.

Foto: Archivio storico di MAN Truck & Bus

1951

L'autocarro MAN F8 con il suo motore V8 da 180 cv diventa la punta di diamante del cosiddetto "miracolo economico" dell'emergente Germania.

1951

Il primo motore tedesco per autocarri dotato di turbocompressore a gas di scarico raggiunge prestazioni maggiorate del 35% rispetto ai motori tradizionali: il MAN 1546 GT con motore a sei cilindri genera 175 cv invece dei normali 130 cv.

1955

La produzione di autocarri, autobus e motrici si sposta da Norimberga al nuovo stabilimento di Monaco. Il primo autocarro a lasciare la catena di montaggio è un MAN 515 L1, il cui motore viene ancora prodotto a Norimberga.

1961

Con il 750 HO, MAN introduce sul mercato il primo autobus con telaio modulare per mezzi urbani e regionali, così come per autobus Gran Turismo.

due obiettivi costanti nella fase di sviluppo per MAN. Nello stesso anno, MAN produce il primo autobus a pianale e telaio ribassati. Fino ad allora gli autobus sviluppati da MAN erano basati su un telaio per autocarri.

NEL 1928, MAN PRESENTA il suo primo autocarro a tre assi, precursore dei mezzi pesanti MAN. Nel 1932, l'autocarro S1H6 viene equipaggiato con un motore diesel D4086 che genera 140 cv: il più potente al mondo per l'epoca. Una nuova pietra miliare in ambito tecnico viene posata nel 1937, con lo sviluppo di un motore diesel a iniezione diretta, estremamente efficiente nei consumi e con l'introduzione della trazione integrale.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, il fabbisogno di autocarri per le opere di ricostruzione crebbe notevolmente. Negli anni '50, il MAN F8 con il suo motore V8 da 180 cv diventa la punta di diamante del miracolo economico vissuto dall'ancora giovane Repubblica Federale di Germania. Nel 1951, MAN dava prova delle sue capacità innovative introducendo il primo motore tedesco per autocarri con turbocompressore a gas di scarico. Il sei cilindri raggiungeva 175 cv con una cilindrata di 8,72 litri e prestazioni migliorate del 35%. Nel 1955, MAN sposta la produzione di autocarri e autobus presso la sua nuova sede di Monaco, mentre lo stabilimento di Norimberga viene convertito in un centro di sviluppo motori.

MAN ha ripetutamente confermato le proprie capacità di innovazione anche nello sviluppo di autobus. Nel 1961, la società introduce sul mercato il 750 HO, il primo autobus modulare, che prevedeva l'installazione di diverse varianti progettuali su un telaio standard, sia sugli autobus di linea e regionali, sia su quelli Gran Turismo.

Con l'acquisizione di Büssing Automobilwerke e del relativo stabilimento nel 1971, MAN ne adotta la tecnologia con il motore montato nel sottopianale, così come il logo quale sua nuova identità commerciale. Da allora, il Leone di Brunswick stilizzato orna la griglia del radiatore di tutti i veicoli commerciali prodotti da MAN. Verso la fine degli anni '70, MAN avvia la collaborazione con Volkswagen nel segmento autocarri leggeri che durerà fino al 1993, producendo congiuntamente mezzi da sei e otto tonnellate. Oggi, MAN fa parte del Gruppo Volkswagen.

I FIORI ALL'OCCHIELLO per MAN sono sempre stati gli autocarri a cofano corto per l'edilizia e gli autocarri con cabina avanzata per il trasporto pesante, tra cui il tipo 19.280, il primo autocarro MAN a ricevere il premio "Camion dell'anno" nel 1978. I premi si sono succeduti numerosi, come nel caso dell'F90 di MAN che già a un anno dal suo debutto nel 1986, viene nominato "Truck of the year", soprattutto per la sua spaziosa cabina. Anche oggi, l'ergonomia e il comfort dell'autista rivestono grande importanza per i progettisti MAN. Il modello di autocarro di maggiore successo degli anni '90 è stato l'F2000. Serie di mezzi pesanti che, già nel 1994, proponeva come motore standard il modello a iniezione elettronica.

Anche gli autobus MAN hanno avuto la loro buona dose di traguardi importanti. Nel 1992, MAN ha presentato il Lion's Star, un autobus Gran Turismo il cui nome aprirà la strada a tutti gli altri autobus MAN futuri. Con un coefficiente di resistenza pari a 0,41, l'autobus a lungo raggio con pianale rialzato era particolarmente aerodinamico e, pertanto, economico nei consumi.

Il nuovo millennio ha segnato l'introduzione di altre innovazioni. Nel 2000, la serie "Trucknology Generation A" o in breve TGA, ha imposto nuovi standard in termini di comfort ed ergonomia, così come nuove tecnologie, quali MAN TipMatic o MAN Comfort Shift, per cambi di marcia ottimizzati. L'acquisizione del

140

CAVALLI VAPORE

Nel 1932, il MAN S1H6 con il suo motore da 140 cv era l'autocarro diesel più potente al mondo. Un anno dopo viene commercializzata una versione ancora più potente da 150 cv.

Foto: Archivio storico di MAN Truck & Bus

"Il successo di MAN, passato e presente, si basa su competenza settoriale, centralità del cliente e propensione per l'innovazione."

Henning Stibbe, Direttore dell'Archivio storico, MAN Truck & Bus

1971

MAN acquisisce la società ÖAF and Büssing Automobilwerke. Il leone della Büssing viene adottato quale logo di MAN.

1977

Inizia la collaborazione con Volkswagen Nutzfahrzeuge per sviluppare un veicolo leggero da 6-10 tonnellate. La produzione della cosiddetta serie congiunta Volkswagen-MAN ha inizio nel 1979.

1978

MAN si aggiudica per la prima volta il premio "Truck of the year" con il modello 19.280.

1986

MAN introduce sul mercato la serie F90, dotata di una cabina completamente nuova.

1992

L'autobus Gran Turismo MAN Lion's Star debutta sul mercato e viene insignito del premio "Bus of the year".

2000

L'introduzione del TGA (Trucknology Generation A) è il punto di partenza di un'importante gamma di prodotti.

2001

MAN acquisisce i marchi NEOPLAN, ERF e Star.

marchio NEOPLAN nel 2001 ha consolidato la posizione di MAN nel segmento degli autobus Gran Turismo di livello superiore.

La tecnologia motoristica ha raggiunto un nuovo traguardo nel 2004 con l'introduzione dei motori D20, dotati del sistema a iniezione Common Rail. MAN è stato il primo produttore di veicoli commerciali ad adottare in tutti i suoi motori questo tipo di iniezione elettronica, economico ed ecompatibile. MAN ha anche modernizzato le serie di veicoli di gamma leggera e media, introducendo il TGL e TGM nel 2005. Per soddisfare Euro 4, lo standard in tema di emissioni inquinanti dell'epoca, era necessario combinare il ricircolo dei gas di scarico e filtri antiparticolato senza l'ausilio di alcun additivo, come AdBlue. Due anni dopo, due modelli succedono il TGA nella serie degli autocarri pesanti: se il TGX è studiato per il trasporto a lungo raggio, il TGS viene impiegato per la trazione e distribuzione pesante. Entrambi i modelli MAN vengono nominati per la settima volta "Truck of the year": un record nel settore.

Nel 2010, MAN inizia la produzione in serie degli autobus urbani a trazione ibrida, il Lion's City Hybrid. Grazie alla sua tecnologia innovativa, il veicolo risparmia fino al 30% di carburante. Il modello ha un immediato successo e viene insignito del premio ÖkoGlobe nel 2011 e del premio Green Bus Award nel 2012 per la sostenibilità del suo concept.

LO SVILUPPO di veicoli che rispettano risorse e ambiente è stato sempre uno dei principali obiettivi di MAN Truck & Bus. L'omologazione con Euro 6, lo standard più recente sui gas inquinanti, MAN l'ha ottenuta nel 2012 con la sua ultima generazione di veicoli TG, che adempiono agli obblighi più rigorosi con massima efficienza dei consumi. Nell'autunno 2014, MAN ha introdotto l'ultima generazione di motori D38, il culmine di 100 anni di sviluppo motoristico per i veicoli commerciali. Grazie a un turbocompressore a due stadi, i parsimoniosi motori diesel Euro 6 raggiungono 640 cv.

"Questa storia secolare di successi ha gettato le basi per un futuro ricco di idee e di spirito innovativo."

Dott. Georg Pachta-Reyhofen, CEO, MAN SE

FATTORI TRAINANTI nello sviluppo dei prodotti sono gli obiettivi in tema di sostenibilità e ambiente aziendale, così come il quadro politico e la carenza di carburanti fossili. A tal fine, MAN sta esaminando lo sviluppo avanzato di vari concept di trazione alternativi. In futuro, la trazione ibrida nei veicoli commerciali sarà parte integrante della concezione di sistemi di trazione in tutte le aree applicative. Gli autobus urbani già usano trazione ibrida diesel/elettrica. Nel settore dei veicoli commerciali, MAN ha introdotto il TGX Hybrid all'IAA del 2014 come concept destinato alla trazione ibrida degli autocarri a lungo raggio per ottimizzarne il TCO. MAN ha attualmente in fase di sperimentazione il veicolo di ricerca Metropolis, un autocarro pesante a totale azionamento elettrico e dotato di un sistema per estendere l'autonomia (Range Extender) negli ambienti urbani.

Il gas metano e i biogas sono già un'alternativa concreta. I motori a metano possono essere alimentati anche da biogas in regime di quasi assenza delle emissioni di carbonio, come esemplificato dal nuovo autobus articolato a metano Lion's City GL CNG, insignito del premio "Bus of the year 2015". Alla consolidata gamma di autobus urbani a metano nel 2016 si aggiungerà l'offerta di autocarri alimentati allo stesso modo.

Gli analisti delle prospettive tecnologiche esaminano le megatendenze a livello globale e delineano la direzione per lo sviluppo delle generazioni future di veicoli. MAN è nella fase di pre-sviluppo di un veicolo che esime l'autista dall'eseguire particolari operazioni, come nel caso dei veicoli di sicurezza che proteggono i cantieri delle autostrade. Queste e altre idee innovative continueranno a promuovere il progresso di MAN Truck & Bus nello sviluppo di veicoli commerciali evoluti.

250 anni di storia MAN

Sebbene MAN costruisca veicoli commerciali da un secolo, le radici storiche del Gruppo MAN di oggi possono essere fatte risalire a tre momenti storici: la fondazione della ferriera di St. Antony a Oberhausen nel 1758, così come la Sandersche Maschinenfabrik nel 1840 e l'istituzione di Eisengießerei und Maschinenfabrik Klett & Comp a Norimberga nel 1841. Nel 1878, la ferriera di St. Antony si fonde con altre due nell'area della Ruhr per formare "Gutehoffnungshütte" (GHH), mentre le precedenti due società della Germania meridionale si fondono per formare Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG nel 1898, abbreviata poi con MAN. In questa fabbrica, dal 1893 al 1897, Rudolf Diesel sviluppa il primo motore diesel: il punto di partenza per generazioni di motori utilizzati nella produzione dei veicoli commerciali MAN. Nel 1921, MAN e GHH si fondono per formare la società attuale che, dal 2011, fa parte del Gruppo Volkswagen.

2004

L'introduzione della serie di motori Common Rail D20 propone la tecnologia innovativa dell'iniezione elettronica.

2005

Il lancio sul mercato dei modelli TGL e TGM di gamma leggera e media (da 7,5 a 26 t) completa la serie MAN Trucknology Generation.

2007

Nella gamma pesante, il TGA evolve nei modelli MAN TGS e TGX. Entrambi sono insigniti del titolo di "Truck of the year 2008" dalla stampa di settore.

2010

Si avvia la produzione in serie dell'autobus urbano MAN Hybrid.

2011

Il ritorno di una leggenda: l'autobus a due piani NEOPLAN Skyliner torna sul mercato.

2012

I MAN TG Euro 6 fanno il loro debutto con le serie TGL, TGM, TGS e TGX.

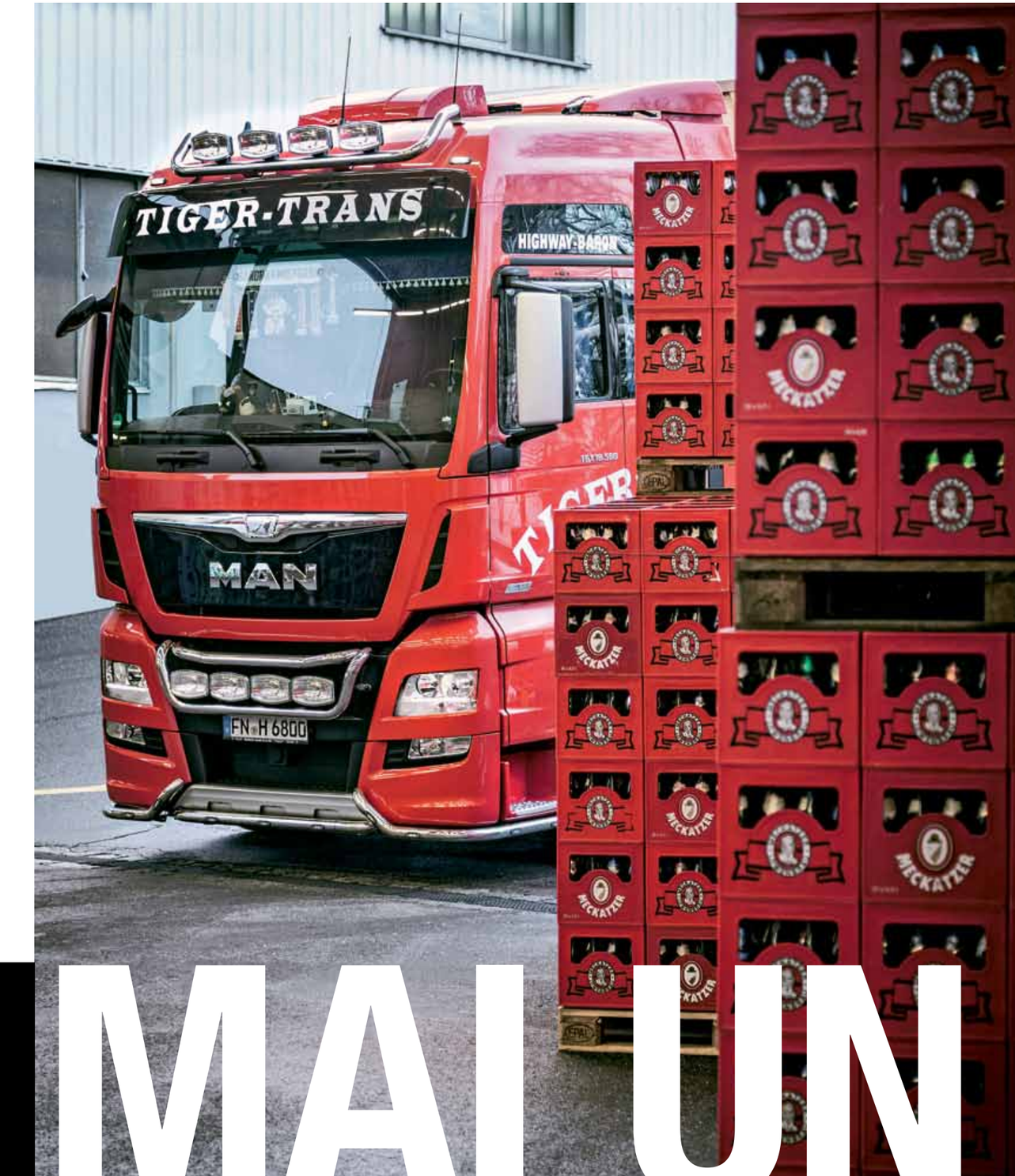
2014

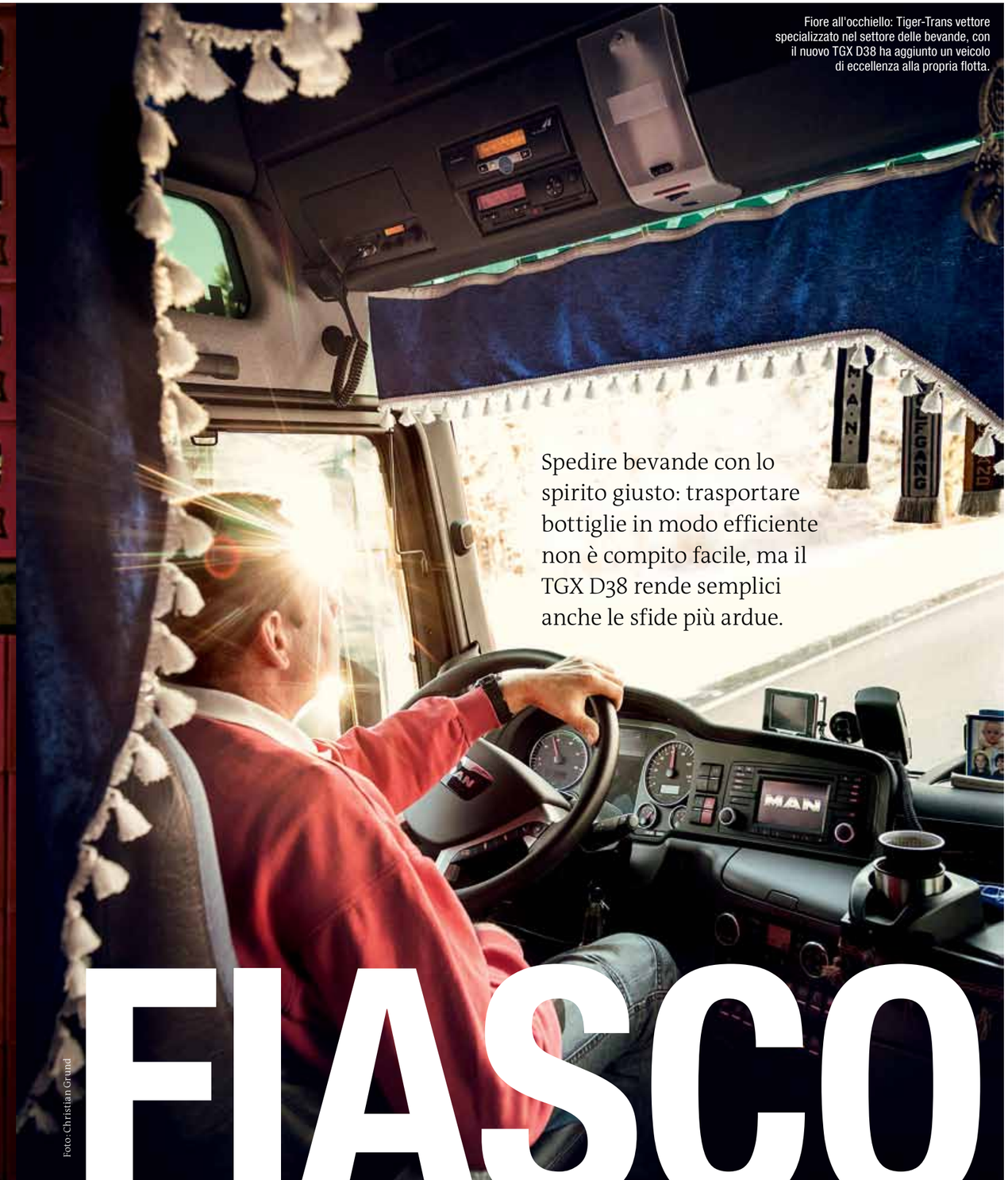
I nuovi motori D38 Euro 6 vengono proposti per la gamma MAN TGX da 520 a 640 cv.

2015

L'autobus articolato a metano Lion's City GL CNG viene nominato "Bus of the year".

Foto: Archivio storico di MAN Truck & Bus





Fiore all'occhiello: Tiger-Trans vettore specializzato nel settore delle bevande, con il nuovo TGX D38 ha aggiunto un veicolo di eccellenza alla propria flotta.

Spedire bevande con lo spirito giusto: trasportare bottiglie in modo efficiente non è compito facile, ma il TGX D38 rende semplici anche le sfide più ardue.

Foto: Christian Grund

MAI UN FIASCO

Camion high-tech: il nuovo TGX D38 della società Tiger-Trans eroga 560 cv di tecnologia all'avanguardia.

140.000

CHILOMETRI

Con il suo camion Wolfgang Müller copre diverse migliaia di chilometri ogni anno, molti dei quali a pieno carico. Ciò richiede un veicolo potente come il TGX D38.

A quanto pare, l'inverno si mostra in tutto il suo splendore in questo freddo, ma luminoso, giorno di gennaio. I primi raggi di sole si riflettono sulla neve e la strada si snoda sullo sfondo di un paesaggio lontano, come un sinuoso nastro d'asfalto. I frutteti, con i loro alberi spogli e nodosi, formano filari sottili, mentre all'orizzonte si stagliano le cime innevate delle Alpi, proiettate verso il cielo. Wolfgang Müller è in servizio nella zona del Lago di Costanza e oggi copre la distanza tra Kißlegg e Meckatz. "Questi sono luoghi in cui in tanti vengono a trascorrere le vacanze" sottolinea. Con il suo camion da 16,5 metri e 40 tonnellate, il 47enne autista professionista trasporta bancali di bevande destinati al birrificio di Meckatz: un lavoro da pesi massimi.

Da due settimane Wolfgang Müller è al volante del suo nuovissimo, rosso fiammante TGX D38, che ha ribattezzato "il signore della strada". È il fiore all'occhiello della società Tiger-Trans di Neukirch, specializzata nella logistica del settore dell'imbottigliamento. L'autocarro è l'ultimo nato in casa MAN e il suo modello di punta, che Tiger-Trans si è aggiudicato tra i primissimi clienti. "Si merita un nome speciale" afferma Müller, "dopo tutto, un bestione da 40 tonnellate come questo domina la strada con ben 560 cavalli di potenza e una tecnologia senza precedenti." Questo tipo di trasporti richiede prestazioni ed eccellenza tecnica: il voluminoso carico di 56 bancali di casse per bevande ha trovato spazio nel bilico di dimensioni extra, con il carico disposto su due livelli. "In realtà, è il veicolo adibito al trasporto di bevande più grande della sua classe" spiega Müller. Con una punta d'orgoglio riferisce della curiosità di altri autisti che, durante le soste nelle aree di servizio, lo inondano di domande sul suo autotreno high-tech.

"TUTTI I NOSTRI AUTISTI hanno un proprio veicolo", commenta Udo Hunstiger. Con suo fratello Jürgen, Udo gestisce la società di trasporti Tiger-Trans dal 1989 che vanta un parco macchine aziendale di 21 autocarri. In primavera, quando la richiesta di bevande risente del fisiologico calo stagionale, Tiger-Trans trasporta anche piante dalla Toscana e vino da tutta

Foto: Christian Grund

Potente: il TGX D38 garantisce una coppia di 2.700 Nm da 900 a 1.300 giri.

Compagno affidabile: Wolfgang Müller trascorre tante ore sul suo mezzo e considera il TGX "un veicolo incredibile".

"La tecnologia MAN semplifica la vita di noi autisti."

Wolfgang Müller, autista della società Tiger-Trans

A pieno carico: il TGX D38 è il veicolo più potente della flotta Tiger Trans.

App: accompagna Wolfgang Müller nel suo viaggio sul nuovo TGX D38.

"I nostri autisti e mezzi sono il nostro primo biglietto da visita."

Udo Hunstiger, amministratore di Tiger Trans

Italia. "Per entrambi i tipi di consegne - bevande e piante - i mezzi lavorano sempre a pieno carico," spiega Hunstiger. Specialmente quando si deve superare la barriera alpina, veicoli con motrici potenti come il TGX sono "una vera benedizione", aggiunge.

Udo Hunstiger è sicuro di ciò che dice, mettendosi anche lui saltuariamente al volante dei propri camion. "Mio padre diceva che puoi riconoscere una società di trasporti osservandone i veicoli", ricorda Hunstiger. "I nostri autisti e i nostri mezzi sono il primo biglietto da visita nella relazione con i clienti." Autisti che apprezzano il proprio veicolo e amano stare alla guida sono elemento di motivazione e stimolo, nonché di soddisfazione del cliente. "Una combinazione di fattori che non perdiamo mai di vista per operare con efficacia" conclude Hunstiger.

WOLFGANG MÜLLER solca le strade per Tiger-Trans da 12 anni. Ogni anno copre una distanza di circa 140.000 km. Una tecnologia sofisticata come questa "semplifica la vita degli autisti", e ciò si nota sul percorso verso il birrificio di Meckatz. Dopo aver trainato il carico su una pendenza del 9%, il retarder frena delicatamente il veicolo da 40 tonnellate in discesa, che poi affronta una curva a destra, una a sinistra, e infine si inerpica su un'altra salita. "Sui percorsi di montagna, uso a malapena due marce, risparmiando un sacco di tempo," dice strabiliato Müller. "Gli sviluppatori MAN stavolta hanno creato qualcosa di realmente straordinario." In particolare, la coppia motrice "ha dello sbalorditivo", aggiunge. "A 70 km/h conduco il veicolo alla 12a marcia. La macchina riesce a trainare qualsiasi carico tra 900 e 1.300 giri. È in condizioni estreme come queste che la cilindrata e il turbocompressore bifase fanno una sostanziale differenza." Müller considera un "vero regalo" il sistema EfficientCruise® a comando GPS, che riconosce la topografia stradale per aiutare le previsioni di guida e suggerire una strategia intelligente di cambio marcia. "Ha solo bisogno di una spintarella", racconta. Specialmente in autostrada è una funzione irrinunciabile.

All'arrivo a Meckatz, Müller conduce lentamente il veicolo alla baia di carico, posta sotto all'edificio storico del birrificio. Solleva le sponde laterali del suo voluminoso bilico come se fossero ali d'angelo, mentre i muletti si mettono all'opera per scaricare dal camion i bancali. Lo spazio resterà vuoto per pochi minuti, quelli necessari a caricare nuove casse e fusti di birra destinati a un grossista del Lago di Costanza. Mentre i mulettisti fanno il proprio lavoro, Wolfgang Müller riassume le prime impressioni di guida: "Ciò che mi ha molto colpito del TGX D38 è la sua efficienza," dichiara. "Il mio precedente autocarro consumava 37 litri di gasolio per 100 km, mentre con questo sono sceso a 30 litri di media, toccando 28,5 litri a seconda delle dimensioni degli pneumatici montati sul rimorchio. Una bella differenza, non c'è che dire."

Dopo circa 20 minuti, le operazioni di carico sono concluse e Wolfgang Müller può ripartire. Ma prima controlla lo stato del carico sul display in cabina: 9,3 tonnellate sugli assali del trattore, 16 sul semirimorchio. Tutto perfettamente in ordine. Müller avvia il motore e accende la radio. Le strade di campagna lo attendono. Potente e incredibilmente silenzioso, il bestione da 40 tonnellate riparte. Müller fa un bel sospiro: "Che giornata. Per me, non c'è lavoro più bello di questo."

Il video del TGX D38 in forza alla Tiger-Trans è disponibile su > www.man.eu/discovermantgxd38ontour

Foto: Christian Grund

Il MAN TGX EfficientLine 2 può fare di più.
Il 6,57% in meno, per essere precisi.

Consuma il 6,57% in meno del suo predecessore: MAN kann.

Non è sempre così, ma questa volta siamo orgogliosi di un segno meno. In un test ufficiale, il TÜV Süd ha certificato che il MAN TGX EfficientLine 2 consuma il 6,57% in meno rispetto al suo predecessore, peraltro già campione del risparmio. Il motore D26 ottimizzato con incremento di coppia nelle due marce più alte, l'EfficientCruise assistito dal GPS, il cambio automatizzato TipMatic® 2 ed una serie di altre soluzioni per il risparmio di carburante trasformano questo gigante di potenza nel meno "assetato" dei veicoli industriali. Ecco perchè, a volte, meno è meglio.
Scopri cos'altro può fare MAN per te su mantruckandbus.it

MAN kann.

Nelle viscere della miniera di Bernburg, l'estrazione del sale non conosce soste. Questa operazione richiede veicoli in grado di spostarsi su terreni molto accidentati, come i MAN HydroDrive Euro 6. Prima di entrare in servizio sul fondo del pozzo però, l'autocarro viene smontato nei suoi singoli componenti e calato nella miniera.

SOTTO TERRA

Quando i cancelli di acciaio si chiudono, l'ascensore oscillante si inabissa fino a una profondità di 500 metri, sottoponendo i timpani alla pressione tipica di un viaggio in aereo. Giunti sul fondo, l'ambiente cambia totalmente: le luci al neon illuminano l'area circostante, mentre diverse jeep sono in attesa. La miniera è attraversata in tutte le direzioni da un labirinto di passaggi e gallerie. All'apparenza un groviglio inestricabile di strade, in realtà è una rete ben definita per chi ci lavora tutti i giorni. Alla piacevole temperatura di 25°C, un odore fresco impregna l'aria: il sale. È una sensazione avvolgente, qui tutto è fatto di sale. Pareti e soffitti luccicano, normalmente di bianco o grigio.

Foto: Jörg Glascher

Nella miniera di sale di Bernburg, gli autocarri MAN con sistema di scarico idraulico sono i preferiti.

Il viaggio dell'autocarro nel sottosuolo: 1 Smontaggio: il veicolo viene smontato all'esterno. 2 Aggancio: discesa nella miniera attraverso un pozzo stretto. 3 Massima concentrazione: un operatore controlla i movimenti utilizzando un joystick. 4 Arrivo: i singoli componenti arrivano sul fondo della miniera.

Foto: Jörg Glascher

Movimenti di precisione: nel calare il telaio a quattro assi, anche i centimetri contano.

Nei punti in cui si sono accumulati altri sedimenti, brillano venature rosso ruggine, marrone e persino blu. Il pavimento è liscio e duro: per agevolare l'impiego di apparecchiature pesanti, si adotta una struttura di viabilità particolare che prevede l'uso di sale granulare e acqua. Il sale nell'aria viene inalato e, dopo poco, la pelle del viso ne assume il sapore. La polvere di sale copre i macchinari, gli utensili e i veicoli. "Grazie alla ridotta umidità che c'è qui dentro, il sale non fa danni" dice Volker Grzeschuchna. "Ma se riportassimo questa jeep in superficie, inizierebbe subito ad arrugginirsi e cadrebbe a pezzi in un paio di giorni."

Grzeschuchna è Responsabile M+E Underground Technology presso Esco (European Salt Company) di Bernburg an der Saale. La miniera della Germania orientale è utilizzata per l'estrazione di sale dal 1912 e ha un'estensione di 25 kmq. Ogni giorno Grzeschuchna scende in miniera per accertarsi che tutto fili liscio. Le sue responsabilità non includono solo le apparecchiature elettriche, i cavi, l'alimentazione, l'illuminazione e i nastri trasportatori, ma anche la flotta di veicoli con gli imponenti macchinari per le attività estrattive, nonché i ribaltabili a quattro assi e gli scarrabili a tre assi forniti da MAN e calati nella galleria completamente smontati.

"PORTARE I NUOVI VEICOLI qui sotto è stata un'avventura," ricorda Uwe Müller, Direttore dei lavori di Gress + Zapp Bernburg. La società è partner per l'assistenza MAN ed è specializzata nel trasporto e nella manutenzione degli autocarri in servizio nel sottosuolo. "Abbiamo dovuto smontare il mezzo, calare i singoli componenti e rimontarlo in loco." Tre meccanici hanno lavorato una settimana per separare tutti i pezzi. "Collocare le varie parti negli scatoloni e calarli in miniera con un gancio non è stato difficile," afferma Müller, "mentre la cabina, la scocca e soprattutto il telaio a tre assi ci hanno messo realmente alla prova. Sono lunghi più di otto metri e larghi solo pochi centimetri meno del diametro del pozzo discendente. Per riuscirci abbiamo fatto ben tre tentativi." Giunto in miniera, ci sono volute due settimane per rimontare il veicolo affinché fosse pronto per la sua prima missione. Nel ricordare, Müller non fa una piega anche se la consegna del veicolo non è stata propriamente una passeggiata; Esco ha ordinato a MAN altri quattro veicoli a cassone ribaltabile e uno scarrabile: "Per noi è molto più conveniente convertire i cassoni MAN che acquistare apparecchiature di estrazione speciali", afferma Grzeschuchna. I veicoli sono attrezzati al meglio per affrontare le attività nel sottosuolo. "Ad esempio, le cabine sono provviste di sistema antincendio automatico e di sistema a ventilazione filtrata" sottolinea Thomas Triller, Direttore vendite MAN. Spiega Triller che l'altezza del soffitto nelle gallerie normalmente non è un problema, ma a volte lo spazio di manovra è molto limitato: "Con un'altezza operativa di 3,35 metri, i veicoli rispondono alle esigenze legate alle caratteristiche dei soffitti."

PER MANOVRARE I MACCHINARI in regime di sicurezza, gli autisti partecipano a corsi di formazione specifici impartiti da Heinrich Degenhart. "Prima di scendere in miniera affrontiamo la parte teorica" afferma l'istruttore di ProfiDrive. L'esperto spiega che nel sottosuolo si mettono in pratica le manovre di guida standard, incluse quelle relative ai cassoni ribaltabili. Parlando delle difficoltà incontrate, "ci si sposta nelle gallerie su un fondo che diventa spesso lucido e scivoloso. In alcuni punti il sale si è compattato tanto da diventare liscio come il vetro." Dopo una giornata di addestramento, gli autisti sono pronti

"Per noi è molto più conveniente convertire i veicoli MAN."

Volker Grzeschuchna, Responsabile M+E Technology presso Esco

400

CHILOGRAMMI

Il sistema MAN HydroDrive offre migliore trazione in condizioni di fondo sterrato. Inoltre, gli autocarri provvisti di HydroDrive sono più leggeri di 400 chili e più bassi dei tradizionali veicoli a trazione integrale, pertanto sono perfetti per il lavoro nel sottosuolo.

Veicoli perfetti: l'autocarro scarrabile MAN con sistema HydroDrive è un compagno di lavoro affidabile nella miniera di sale di Bernburg.

Pronti, via: sono necessarie due settimane per rimontare il veicolo sul fondo del pozzo prima che possa entrare in servizio.

"Il sistema MAN HydroDrive migliora la sicurezza nella guida sullo sterrato."

Thomas Triller, Direttore vendite MAN

per salire al volante. Nell'ordinare gli scarrabili, Esco ha scelto specificamente veicoli dotati del sistema HydroDrive, poiché in alcuni casi è utile contare su una maggiore trazione anteriore. "Questa dotazione migliora la sicurezza alla guida sullo sterrato, spesso presente in miniera" spiega Triller. Inoltre, gli autocarri HydroDrive sono più bassi dei tradizionali veicoli a trazione integrale: un vantaggio e un fattore di sicurezza non trascurabili nelle strette gallerie sotterranee. E con un peso ridotto di circa 400 chili, presentano consumi inferiori. Nelle operazioni estrattive, gli scarrabili HydroDrive sono impiegati in attività legate alla sicurezza, come il trasporto di parti di ricambio ed esplosivi. I vantaggi offerti da MAN HydroDrive incontrano il favore anche di altri clienti: dal 2005 sono stati venduti ben 11.000 veicoli.

Il veicolo a quattro assi con cassone ribaltabile è stato, invece, assegnato al riempimento dei pozzi di cava non più utilizzati. L'autocarro si occupa di portare i materiali di riempimento fino al bordo superiore del pozzo e scaricarli; l'operazione viene ripetuta fino a colmare totalmente il pozzo. Poiché non vi è sufficiente spazio per sollevare il cassone, il materiale viene spinto fuori dal veicolo. "Il procedimento assomiglia a quello di una pressa" afferma Triller. "Nelle sponde del cassone è presente un puntello idraulico che spinge il materiale all'esterno come se scorresse su una guida."

Ora sottoterra una gigantesca pala gommata si muove, inserendo la benna sotto blocchi di sale più alti di una persona. Il pozzo assomiglia a una cattedrale: alto 30 metri, con pareti scintillanti che riflettono i depositi di sedimenti vecchi di 250 milioni di anni. Trascinandosi con un rumoroso lamento, la pala si allontana riversando i blocchi di sale nella gola di un trituratore, nel quale il materiale salino viene spezzettato e depositato su un nastro trasportatore. Sarà trasferito all'esterno, alla luce del sole, dove sarà trasformato in ghiaia o sale da cucina.

Grzeschuchna è soddisfatto. Gli affari vanno a gonfie vele, e sono in programma altre acquisizioni. "Il ribaltabile MAN si è comportato bene nella fase di prova. Probabilmente ordineremo altri veicoli prima della fine dell'anno."

Fotos: Jörg Glascher

MAN magazin

Guarda le opere di trasporto sotterraneo nella app.

SCEGLI IL TACHIGRAFO STANDARD MAN
SCEGLI L'SE5000 EXAKT DUO

L'SE5000 Exakt, il tachigrafo conforme alla regola del minuto, è ora dotato della tecnologia Duo

Sviluppato in collaborazione con i conducenti, la nuova tecnologia Duo è uno strumento di supporto decisionale che offre aggiornamenti in tempo reale sui tempi di guida e di riposo. Basta stress e confusione! Questa funzione gratuita aiuta a ottimizzare il tempo trascorso su strada e ad adattarsi a qualsiasi cambiamento del tragitto rispettando le leggi*. La tecnologia Duo ha dimostrato che puo' ridurre le infrazioni in media del 60%**, facendo dell'SE5000 Exakt Duo il tachigrafo che rende le flotte più efficienti.

Acquista un SE5000 Exakt Duo presso la tua officina MAN di fiducia e potrai partecipare al concorso per vincere un iPad mini. Per maggiori informazioni visita il sito www.SE5000.com/IT/MAN

Stoneridge | SE5000 Exakt *Duo*™

*Fornisce un riferimento secondo il regolamento europeo 561/2006.
**Le infrazioni sono state ridotte del 60% con l'introduzione delle nuove schermate nelle ultime versioni dell'SE5000 che forniscono informazioni supplementari ai conducenti. I test sono stati effettuati analizzando i dati di un gruppo di 108 autisti per 180 giorni: 90 giorni di guida con un tachigrafo fabbricato prima di aprile 2012, seguiti da 90 giorni di guida con un SE5000 versione 7.4 o 7.5.

LINEA ANCORA PIÙ EFFICACE

Con il TGX EfficientLine 2, MAN ha raggiunto un altro traguardo in termini di efficienza dei trasporti a lungo raggio, come ampiamente dimostrato dal confronto con il suo predecessore nelle prove su strada svolte in giro per l'Europa.

Procedendo da Monaco ad Hannover, non in linea retta, ma attraverso Austria, Italia, Francia, Spagna e Belgio, questa prova su strada di 5.271 km è stata studiata per dimostrare l'efficienza del nuovo TGX EfficientLine 2 di MAN. Dopo aver percorso 31.075 metri in otto giorni, era evidente che la prova fosse un completo successo. In concomitanza con la presentazione del suo nuovo modello al Salone internazionale dei veicoli commerciali IAA dello scorso autunno, MAN ha messo a confronto in una prova su strada, svoltasi in ambito europeo, il nuovo TGX e il suo predecessore, l'EfficientLine 1. "L'EfficientLine di prima generazione era già un veicolo molto economico, ma il nuovo modello garantisce un risparmio sui consumi ancora maggiore" riassume l'istruttore di MAN ProfiDrive Willibald Pfeffer, che ha guidato il nuovo autocarro. Il percorso è stato supervisionato da un esperto dell'associazione tedesca di sorveglianza tecnica TÜV Süd con un veicolo al seguito. Nonostante la difficile topografia, con il 46% del percorso in salita, l'ispettore tecnico ha

L'app contiene un video della prova comparativa svoltasi attraverso l'Europa.

Formazione da esperti

Gli istruttori MAN ProfiDrive formano autisti di autocarri e autobus per condurre il veicolo nel modo ottimale. Oltre alla formazione teorica avanzata, centri di prova su strada dislocati in 25 Paesi offrono anche sessioni pratiche, con l'intento di rendere la routine giornaliera a bordo ancora più sicura ed economica. Ogni anno, circa 4.000 autisti di autocarri e autobus partecipano ai corsi di formazione MAN ProfiDrive.

Foto: MAN

Dislivelli: il 46% dell'itinerario scelto era in salita per testare accuratamente il sistema di controllo GPS EfficientCruise.

In giro per l'Europa: la prova su strada si è articolata in cinque Paesi.

In perfetta armonia: l'autista seleziona i parametri di velocità e l'EfficientCruise calcola la velocità migliore per ottimizzare i consumi.

Risparmio carburante: Nonostante condizioni topografiche difficili, il TGX EfficientLine 2 ha consumato solo 30,17 litri di gasolio per 100 km.

6,57 %

MENO CONSUMI

L'associazione di sorveglianza tecnica TÜV Süd ha documentato e ha seguito la prova su strada dei due modelli EfficientLine. Il nuovo autocarro ha confermato di essere ancora più efficiente nei consumi di carburante del veicolo della generazione precedente.

registrato per il nuovo EfficientLine 2 un consumo medio di 30,17 litri di gasolio ogni 100 km, circa due litri in meno rispetto al veicolo di confronto con peso identico.

IL CONVOGLIO DI PROVA, formato da due autocarri e un veicolo al seguito, è partito dal MAN Truck Forum di Monaco diretto a sud, verso il Passo del Brennero. Con un totale di otto tappe, il tour ha oltrepassato Piacenza e la Costa Azzurra, per poi giungere in Andalusia e, attraverso la catena montuosa della Sierra Nevada, in Francia proseguendo verso il Belgio e concludendosi ad Hannover. "Questo itinerario è stato scelto proprio per i suoi ampi dislivelli" afferma Pfeffer. Dopo tutto, anche il nuovo sistema cruise control interfacciato con il GPS doveva essere messo alla prova: il sistema rileva la topografia della strada da percorrere, compresi eventuali pendii e discese, regolando la velocità per ottimizzare i consumi e bloccando opportunamente gli scali di marcia del sistema MAN Tipmatic durante i percorsi in salita.

Utilizzando il segnale del GPS, la posizione e la direzione del veicolo vengono determinati avvalendosi di mappe memorizzate con dati geospaziali su salite e discese. Questi fattori influiscono su variabili quali carico e giri del motore consentendo, pertanto, di calcolare un'andatura adeguata al range di velocità preselezionato dall'autista, così come alla tolleranza di velocità regolabile a quattro stadi. "Il sistema di cruise control accelera e decelera, prima dell'intervento dell'autista" dichiara Pfeffer. "La tecnologia funziona: il mezzo ha affrontato ogni salita all'esatta velocità prestabilita e il sistema si è dimostrato molto facile da utilizzare. Una prova senz'altro convincente."

Gli ingegneri MAN hanno anche studiato un sistema per impedire che il veicolo strattoni decelerando. "Il veicolo decelera come farebbe qualsiasi autista esperto" afferma Pfeffer. Per ridurre ulteriormente il consumo di gasolio, il motore ricorre a una coppia supplementare di 200 Newton per metro nelle marce più alte, per ridurre i giri e massimizzare il risparmio. Potendo contare su una maggiore capacità di traino, l'autista può restare nelle marce della gamma alta per più tempo, limitando le riduzioni di marcia che comportano la temporanea perdita di trazione, come avviene nei lievi dislivelli in autostrada. "Infine, è la somma totale delle innovazioni a produrre una migliore economia dei consumi rispetto al modello precedente" conclude Pfeffer.

È importante sottolineare che lo sfruttamento della scia non ha giocato alcun ruolo in questa prova su strada. Per non alterare i risultati dello studio comparativo, i due autocarri TGX viaggiavano sempre a una distanza di 45 minuti l'uno dall'altro. Entrambi hanno comunque raggiunto in tempo il Salone internazionale dei veicoli commerciali IAA.

Il campione dell'efficienza dei consumi è sullo speciale sito interattivo > www.man.eu/efficientline2

"Il veicolo decelera come farebbe qualsiasi autista esperto."

Willibald Pfeffer, istruttore di MAN ProfiDrive

Professionisti alla guida: istruttori MAN ProfiDrive dietro al volante degli autocarri di prova.

Foto: proxenos.de(2), MAN

1.600.000 chilometri e non sentirli

Per la precisione 1.656.080 km senza mai un problema, questo lo straordinario record del MAN TGA 510 della Parravicini, azienda di Sondrio che trasporta soprattutto inerti, neppure una mission troppo leggera...

Il glorioso MAN TGA sul piazzale in attesa di lasciare il posto al nuovo TGX EfficientLine 2.

Per una MAN che nel 2015 celebra il centenario dell'inizio della produzione di veicoli industriali, c'è un suo camion che festeggia invece ben 1.600.000 chilometri percorsi senza mai un problema. Difficile stabilire quali dei suoi traguardi sia più straordinario, tanto vale goderseli tutti e due!

A PARLARE CON GIORDANO PARRAVICINI, titolare dell'omonima azienda di trasporti e proprietario del TGA dei record (per la cronaca da poco sostituito con un fiammante MAN TGX 18.480 EfficientLine 2), sembra che l'eccezionale traguardo raggiunto dal suo veicolo datato 2002 sia la normalità. Forse dipende dal fatto che è abituato alla qualità e all'affidabilità dei veicoli MAN che monopolizzano la sua piccola ma efficiente flotta: quattro su quattro.

Non è neppure il caso di cercare "scuse" dietro a un utilizzo poco impegnativo: il MAN TGA 510 ha passato i suoi 12 anni di onorato servizio a trasportare inerti, quindi sempre al limite della portata e su percorsi interurbani con pochi tratti autostradali. "La nostra azienda ha sede a Cercino, una frazione del comune di Piussogno, in provincia di Sondrio - racconta Giordano Parravicini -, siamo una piccola ma solida azienda di trasporti con quattro camion, tutti MAN, tre TGA 480 e un nuovo TGX 18.480 EfficientLine 2 che ha sostituito il glorioso, è proprio il caso di dirlo, TGA 510. Non è stato però merito suo se mi sono affezionato a questo marchio: ho conosciuto MAN nel 1995 grazie a un altro eccezionale veicolo un 422 che non dimenticherò mai, da allora non ho più lasciato la casa del leone".

Foto: MAN

Tra il nuovo MAN TGX e il glorioso MAN TGA, da sinistra: Mattia Melè di MAN Truck & Bus Italia, Adriano Bonini dell'officina L'AV e l'autista "Jacky" Ambrosini.

Non è neppure il caso di chiedere il perché di questa fedeltà a MAN, il record parla da solo, semmai è più interessante conoscere la storia professionale di Parravicini. "Sono in proprio dal 1980, dopo aver fatto per anni l'autista e ancora adesso, a 68 anni, guido il mio camion con una media di 500/600 km al giorno. La mia azienda è molto semplice: quattro veicoli, tre autisti dipendenti più me, tutto qui. La nostra principale attività è il trasporto di inerti e quarzo dalle cave di Sondalo verso le province di Milano e Novara; in più garantiamo il servizio di distribuzione dei prodotti del Pastificio di Chiavenna. Due mission che, a parte qualche consegna nel Centro-Sud d'Italia, sono caratterizzate da rotte in ambito regionale o poco più, con una netta prevalenza di strade extraurbane. Se a questo si aggiunge che viaggiamo sempre al limite della portata, si deve concludere che i nostri veicoli non hanno certo una "vita facile". Nonostante questo anche gli altri due MAN TGA stanno raggiungendo il traguardo del milione di chilometri senza aver mai dato noie particolari: abbiamo fatto le solite manutenzioni che L'AV di Sondrio ci ricorda sempre con grande puntualità e professionalità. Sarà

"In 12 anni a questo camion non ho mai svitato un bullone della testa."

Adriano Bonini, responsabile dell'officina L'AV

Un chilometraggio da record, solo manutenzione ordinaria e tanta strada alle spalle.

anche merito dell'attenzione che io e i miei autisti dedichiamo ai nostri veicoli, ma certamente i MAN sono camion speciali!"

A PROPOSITO DI AUTISTI, due parole è giusto scambiarle anche con Giacomo "Jacky" Ambrosini che, pur affascinato dal fiammante TGX 18.480 EfficientLine 2, non riesce a togliersi dal cuore il "suo" TGA compagno di 12 anni di lavoro. "Quel MAN aveva qualcosa di speciale, ogni tanto lo penso ancora e ho un po' di nostalgia - racconta -. Certo il nuovo TGX è tutta un'altra cosa, ma quello che ho fatto con il TGA resterà sempre nei miei ricordi. Mi chiedono spesso come ho fatto a fare tanti chilometri senza problemi, ma una risposta non ce l'ho: mi sono limitato a usare sempre il camion con attenzione, evitando le accelerazioni brucianti, mai "tirare" le marce, insomma le solite cose: sono il MAN TGA e il suo motore a essere davvero eccezionali".

Di questo è convinto anche Adriano Bonini, responsabile dell'officina L'AV, acronimo di Autoindustriale Valtellinese, di Sondrio che il MAN TGA alla Parravicini l'ha venduto e poi assistito in tutti questi anni. "Ci potrete anche non credere - racconta -, ma in 12 anni a questo camion non ho mai svitato un bullone della testata o della coppa dell'olio. Mi sono sempre limitato, come faccio con tutti i miei clienti, a "chiamarli" quando era il momento delle manutenzioni di routine, magari anticipando quelle più delicate, ma nulla di più. Così a 450 mila km abbiamo cambiato turbina e frizione anche se erano ancora in buone condizioni, mentre la pompa d'iniezione non è mai stata toccata e gli iniettori sono stati sostituiti solo una volta. Noi non facciamo interventi se non servono, ma quando sono necessari ci permettiamo di insistere e i clienti ci ascoltano, perché hanno capito che così risparmiano e non hanno inconvenienti... e magari riescono a fare 1.656.080 km senza mai un problema!"

Ecco il libretto dei tagliandi, quanti veicoli possono vantare una pagina così?

450

MILA CHILOMETRI

Tanto si è atteso prima di cambiare turbina e frizione, benché ancora in buone condizioni. L'officina L'AV interviene solo quando effettivamente necessario e i clienti apprezzano il lavoro di questi meccanici.

Foto: MAN

Buona performance per MAN Truck & Bus Italia nel 2014

LA FILIALE ITALIANA del Costruttore tedesco ha chiuso il 2014 con una serie di risultati positivi in un anno che ha comunque registrato ulteriori contrazioni nei mercati di riferimento. Un successo che premia il continuo e costante processo di rinnovamento sviluppato con grande impegno ed entusiasmo dal Managing Director Giancarlo Codazzi (nella foto sotto) e dalla sua affiatata squadra di collaboratori. In particolare nel settore Truck è stata registrata la migliore performance dal 2007 dove, in un contesto indiscutibilmente difficile, MAN ha incrementato la propria quota di quasi un punto percentuale. Un risultato che nasce soprattutto dagli ottimi risultati ottenuti nel segmento Lungo Raggio dove si consolida ulteriormente l'apprezzamento da parte degli autotrasportatori italiani per la gamma TGX e in particolare per il best-seller EfficientLine. Da segnalare anche il sempre maggiore apprezzamento per gli autobus MAN e NEOPLAN, un dato che si consolida anno dopo anno con quasi un raddoppio della quota totale, arrivando a superare il 10% grazie ad affermazioni importanti sia nel segmento Turistico (14,6%) sia nel segmento Urbano (8,5%).

La premiazione, da sinistra: Heinz-Jürgen Löw, l'editore Luisella Crobu e il direttore Paolo Altieri.

Heinz-Jürgen Löw "Personaggio dell'anno" per Il Mondo dei Trasporti

NELLA RAFFINATA CORNICE del ristorante Saint Georges Premier, all'interno del Parco di Monza a due passi dal mitico Autodromo, Vega Editrice e il suo direttore Paolo Altieri hanno festeggiato i 25 anni di vita della rivista Il Mondo dei Trasporti consegnando il premio "Personaggio dell'anno" per il 2015 a Heinz-Jürgen Löw, Executive Board Member Sales & Marketing di MAN Truck & Bus AG.

Questa la motivazione: "Per aver accolto con entusiasmo la nuova sfida professionale, accettando di ricoprire il ruolo di Executive Board Member Sales & Marketing di MAN Truck & Bus AG, incarico di recente confermato fino al 2021 dai vertici dell'azienda di Monaco, in anni caratterizzati da difficili condizioni di mercato. Heinz-Jürgen Löw non ha mai mancato di infondere nel suo lavoro, e trasmettere al suo staff di giovani manager, quella passione e competenza che lo vedono da anni protagonista nel settore del trasporto. Grazie all'orgoglio di lavorare in un settore che, com'egli ama dire, assicura la continuità della vita sociale, la figura di Heinz- Jürgen Löw si è affermata come autentico ambasciatore del mondo dei trasporti, che difende in ogni occasione, impegnandosi in prima persona e mettendosi in gioco affinché le istanze dei trasportatori vengano recepite e accolte. All'insegna del motto "Nel successo la differenza la fanno le persone", Heinz-Jürgen Löw continua il suo impegno, trasformandolo nella sua vera mission, che è quella di stare vicino ai clienti con prodotti e servizi di qualità".

MAN Truck & Bus Italia sempre più "social"

OLTRE 10 MILA amici che crescono regolarmente ogni giorno, a tanti "fan" è arrivata la pagina Facebook di MAN Truck & Bus Italia. La sua popolarità è sintomatica del nuovo modo di comunicare, non solo tra gli amici, ma soprattutto tra le comunità che hanno solidi rapporti legati al lavoro o alle passioni e quindi alle problematiche e alle sensibilità che questi sviluppano. La pubblicazione quotidiana di informazioni sul mondo MAN di Facebook viene a costituire un elemento di ulteriore crescita professionale: sapere in anticipo di una novità tecnica, promozione o di un nuovo servizio smartphone, semplicemente consultando il proprio smartphone, è un importante contributo anche per migliorare l'efficienza della propria attività.

Gli uomini MAN sul territorio

Il loro numero sta crescendo giorno dopo giorno. Sono gli uomini MAN sul territorio. Non solo figure commerciali, ma anche un riferimento per risolvere tutte le problematiche e i dubbi sui prodotti della casa del leone.

"QUAL È IL MAN OTTIMALE per la mia mission? Come posso ottimizzare l'allestimento del mio TGX? Quali sono le opportunità che mi offrono i contratti di manutenzione programmata?" Sono tante le domande che si pone un autotrasportatore sempre alla ricerca della più piccola opportunità per rendere più redditizio il suo business.

MAN Truck & Bus Italia è ben conscia di questa esigenza che è comune a tutta la variegata tipologia di operatori dell'autotrasporto, senza limiti di dimensione, di mission o geografici, dal Nord al Sud d'Italia indistintamente. Un ruolo fondamentale è quello svolto dalle concessionarie e dalle officine autorizzate, da sempre fondamentali presidi tecnico-com-

Foto: MAN

Ecco alcuni degli uomini MAN sul territorio: un gruppo coeso di professionisti attenti alle esigenze dei clienti.

"Chiamiamoli 'district manager' o semplicemente funzionari, quello che più conta è la loro capacità di risolvere i problemi."

merciali, ma anche per loro la presenza diretta di un "uomo MAN" è sempre stata molto sentita. Ecco quindi che da qualche anno MAN Truck & Bus Italia ha strutturato una rete di persone che operano sul territorio, figure professionali che vantano una comprovata conoscenza del settore, a cui è stato affidato il delicato compito di essere il tramite tra le istanze dei clienti, ma anche di tutti coloro che stanno valutando di diventarlo, e la casa madre.

Chiamiamoli "district manager" o semplicemente funzionari, quello che più conta è la loro capacità di risolvere i problemi che, dal singolo autista monoveicolare alla flotta, quotidianamente si pongono nella scelta e nella gestione di un veicolo industriale. Un riferimento importante perché queste persone operano in stretto contatto con le realtà della loro zona, ma anche con la sede centrale di MAN Truck & Bus Italia, potendo così trovare in tutte le competenze professionali che vi operano la risposta più appropriata e risolutiva alle istanze che si vedono proporre dal territorio.

I funzionari MAN sono operativi in tutta la filiera di gestione del veicolo, dalla fase iniziale di scelta e definizione della proposta di acquisto e individuazione dei pacchetti di servizi utili per il business del cliente, alla raccolta dei primi dati relativi al finanziamento che saranno poi sviluppati da MAN Financial Services. Ma la figura del funzionario MAN è altrettanto importante anche nella fase post-vendita, divenendo un riferimento per tutte le informazioni e gli approfondimenti di cui il cliente sente necessità.

Eccoli quindi gli uomini MAN al servizio del cliente. Non esitate a contattarli se volete conoscere meglio l'offerta MAN.

Eccoli gli uomini MAN sul territorio

FUNZIONARIO COMMERCIALE	AREA DI RIFERIMENTO	TELEFONO	e-mail
Gabriele Genero	Asti, Novara, Verbano Cusio Ossosa, Vercelli, Alessandria nord	345 4417761	gabriele.genero@man.eu
Marcello Fenocchi	Torino nord, Aosta	346 8742003	marcello.fenocchi@man.eu
Michele Rocchietti	Torino sud, Biella	335 5232243	michele.rocchietti@man.eu
Luigi Bossa	Liguria, Alessandria sud	348 2488144	luigi.bossa@man.eu
Mattia Melè	Varese, Sondrio, Como	335 6422842	mattia.mele@man.eu
Patrizio Battaglia	Bergamo nord	348 6048966	patriziobattaglia3@yahoo.it
Giuseppe Gazzoli	Brescia	345 4667725	giuseppe.gazzoli@man.eu
Alberto Sgalaberna	Bologna, Ravenna, Forlì Cesena, Marche	348 2488007	alberto.sgalaberna@man.eu
Franco Giovannelli	Abruzzo	344 0059193	franco.giovannelli@man.eu
Lucio Gigliofiorito	Roma nord	349 4054957	lucio.gigliofiorito@man.eu
Antonio Piccone	Roma Sud	334 6605116	antonio.piccone@man.eu
Simone Bastianelli	Latina, Frosinone	345 4594145	simone.bastianelli@man.eu
Enrico Arcella	Napoli sud, Avellino, Benevento	349 7537459	enrico.arcella@man.eu
Alberto Di Somma	Napoli nord, Caserta	347 3731765	alberto.disomma@man.eu
Cataldo Leone	Bari	348 2488112	cataldo.leone@man.eu
Bianco Giacomo	Lecce, Taranto, Brindisi	340 7198849	giacomo.bianco@man.eu
Rubino Antonio Daniele	Agrigento, Caltanissetta, Enna, Palermo, Trapani	344 0087075	antonino.rubino@man.eu
Concas Andrea	Sardegna	345 7405843	andrea.concas@man.eu

Nota: per le aree attualmente non coperte è possibile contattare direttamente il Sig. Diego Pellicioli (348 2810331).
Sul sito man.it è possibile consultare la rete completa dei Concessionari e delle Officine autorizzate MAN.
MAN si riserva di modificare a sua discrezione la propria rappresentanza commerciale sul territorio.

Foto: MAN

Transpotec 2015: l'Italia s'è desta!

Business ma anche divertimento al Transpotec grazie alla pista elettrica a quattro corsie.

Dopo il rilancio del 2013, l'edizione del Transpotec Logitec di quest'anno ha fatto registrare una ritrovata verve che fa ben sperare per il futuro dell'autotrasporto italiano. E MAN è stata grande protagonista!

LE ATTENZIONI ERANO TUTTE per il nuovo MAN TGX EfficientLine 2 e per l'ammiraglia MAN TGX 18.560 con il nuovo motore da 15 litri D38. Sia nello stand sia nell'area esterna erano loro l'oggetto del desiderio dei tanti appassionati che hanno affollato i padiglioni di Verona Fiere. La rinnovata e significativa presenza degli allestitori, la risposta delle case, la vitalità dei veicoli commerciali, tutto ha contribuito ad accrescere l'interesse di quello che resta l'evento più importante per il trasporto su gomma italiano.

MAN Truck e Bus Italia lo ha onorato nel migliore dei modi con uno stand al padiglione 11 di 1.500 mq dove erano esposti tutti i veicoli della gamma: a cominciare dai già citati TGX 18.480 EfficientLine 2 e all'ammiraglia TGX 18.560, a cui si affiancavano il cava-cantiere TGS 41.480 8x8 e i "piccoli" TGM 18.290 e TGL 12.250, oltre al Lion's Intercity, il nuovo autobus interurbano di MAN. A completare lo stand una parete di oltre 18 m che illustrava le "pietre miliari" dei 100 anni di MAN Truck & Bus e una pista elettrica di 10x3 m a quattro corsie dove i modellini MAN in gara rappresentavano simbolicamente i quattro concetti di Affidabilità, Efficienza, Potenza e Sicurezza, valori fondamentali per il brand di Monaco. Senza dimenticare il maxi schermo sopra la grande reception al centro dello stand, dove era possibile ammirare i video più belli e ottenere informazioni utili sulle campagne in corso e sui diversi servizi post-vendita, sempre più importanti nella scelta di un mezzo e nelle decisioni di acquisto. E per gli amanti dei social, la pagina Facebook ha raccolto le istantanee dei follower.

INFINE, DUE FIAMMANTI MAN TGX erano disponibili nell'area esterna: passaggio tra i bidoni, cancello a destra, canalina di scorrimento e barriera d'arresto per apprezzare le doti di maneggevolezza e guidabilità dei "leoni" della strada.

24.000
VISITATORI

Un dato in netta crescita rispetto alla precedente edizione e certamente un segnale positivo per il mondo dell'autotrasporto italiano. Un successo che si riflette anche sui social, con la pagina Facebook di MAN Truck & Bus Italia che conta oltre 10 mila fan.

Uno scorcio dello stand di MAN Truck & Bus Italia.

Sicurezza sistematica

L'essere umano dietro al volante è l'elemento di sicurezza più importante nel traffico. MAN aiuta gli autisti con una serie di utili e innovativi sistemi di assistenza.

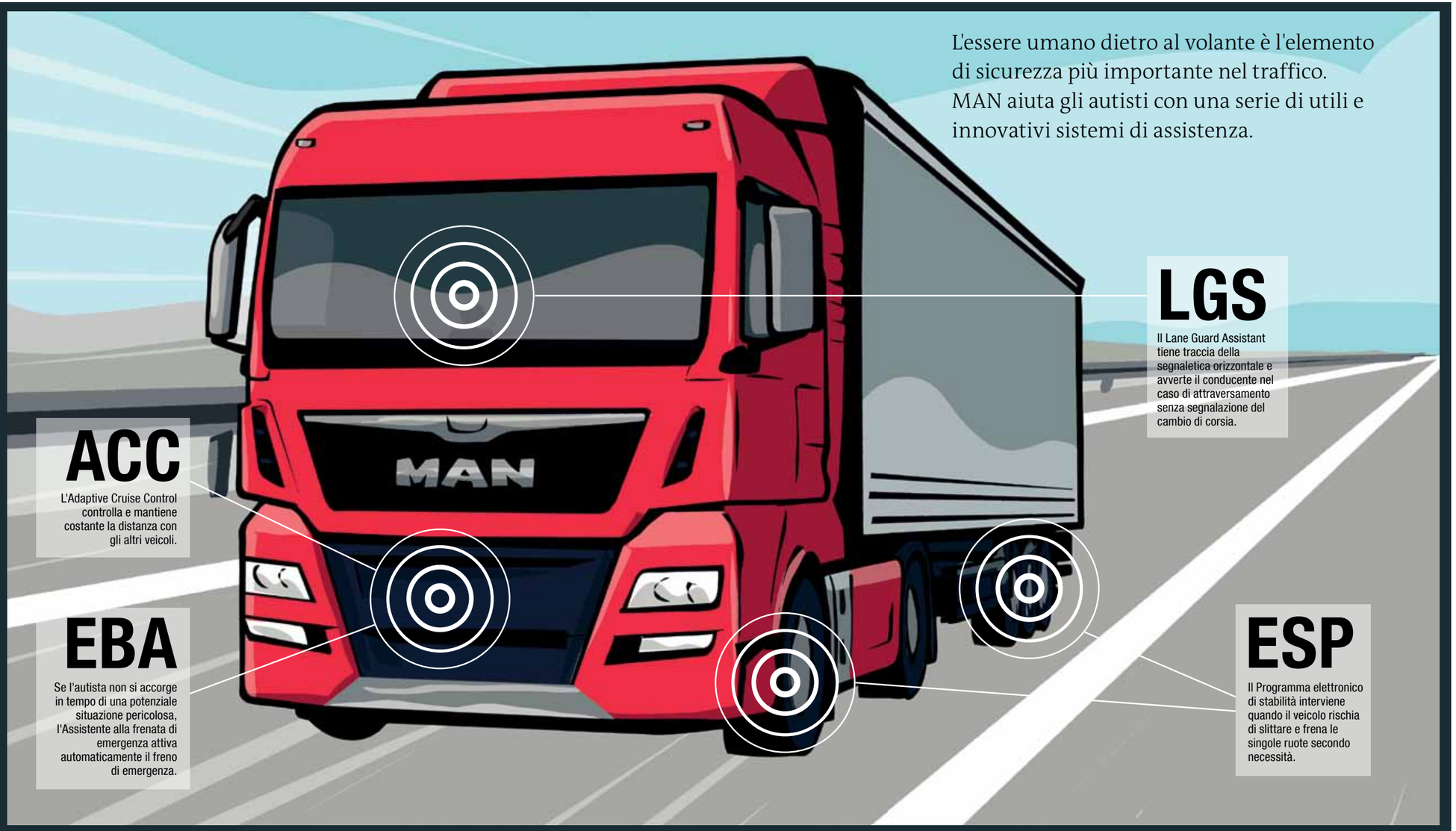


Illustrazione: www.how2.expert

Sulla strada si fanno notare per le loro dimensioni, ma autocarri e autobus sono anche affascinanti macchine high-tech. La loro mole li rende indubbiamente macchine speciali, ma impone ai conducenti anche una forte responsabilità in termini di sicurezza. MAN, però, non li lascia soli alla guida e mette a loro disposizione un'ampia serie di sistemi di assistenza intelligenti. Aggiunti alle funzioni di sicurezza passiva presenti in tutti i veicoli MAN, questi sistemi intervengono nella routine giornaliera alla guida e in circostanze critiche, contribuendo a evitare o, per lo meno, ridurre i rischi.

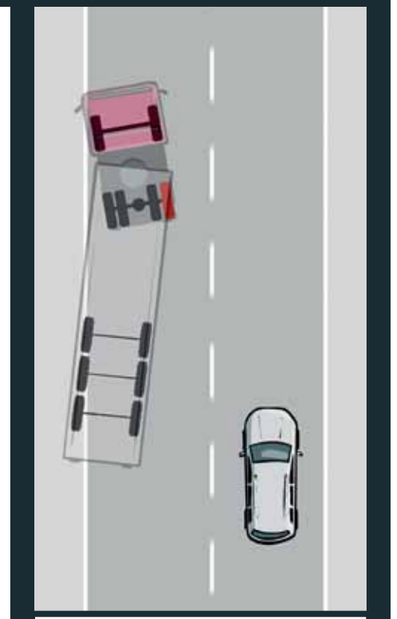
TANTE NOVITÀ che in passato sono state riconosciute come innovazioni importanti per la sicurezza oggi sono di serie sui veicoli, come il Sistema antibloccaggio (ABS, Anti-Blocking System) e il Sistema di controllo della trazione (TCS, Traction Control System). Tra i sistemi aggiunti di recente, il Programma elettronico di stabilità (ESP, Electronic Stability Programme) è il più conosciuto. Quando il veicolo rischia di sbandare, il sistema ESP entra in azione molto più rapidamente di quanto potrebbe fare il conducente. Il sistema riduce la spinta e frena il veicolo agendo sulle singole ruote, secondo necessità, stabilizzandone l'andamento. Dopotutto, il 44% degli incidenti in cui è coinvolto un solo veicolo potrebbero essere evitati grazie all'ESP. In particolare, la monotonia delle lunghe trasferte o i viaggi notturni sono una sfida per gli autisti, ma in questi casi MAN offre da anni il sistema Lane Guard Assistant (LGS). Una videocamera controlla continuamente la segnaletica orizzontale e, se questa viene attraversata senza

Un aiuto previdente: l'Assistente alla frenata di emergenza (EBA) interviene preventivamente (segnale visivo in giallo) nel caso il conducente non freni in tempo.

segnalare il cambio di corsia, un allarme sonoro avverte il conducente. Tuttavia, molti altri sistemi entrano in gioco nell'evitare situazioni pericolose. Ad esempio, il sistema di Stabilizzazione del rollio o Continuous Damping Control (CDC) riduce i pericolosi momenti di inerzia che possono verificarsi in caso di modifiche alla distribuzione del carico o in presenza di veicoli con baricentro alto, quando frenate o sterzate danno origine a considerevoli forze laterali. In pochi istanti, le sospensioni attive regolano lo smorzamento dei singoli ammortizzatori per ridurre il rollio. Per il conducente tutto ciò si traduce in distanze di frenata ridotte, una guida più agevole e maggiore sicurezza.

ANCHE L'INTERAZIONE con gli altri veicoli può nascondere dei pericoli, tanto che l'Adaptive Cruise Control (ACC) è uno dei sistemi di assistenza più apprezzati. "Per noi è di vitale importanza cercare di evitare i tamponamenti posteriori" afferma Rudolf Ebner, responsabile acquisti presso il Gruppo Quehenberger con sede in Austria. Nel passare un consistente ordine di veicoli a MAN, Quehenberger ha specificamente richiesto che i modelli TGX acquistati fossero dotati del Pacchetto sicurezza. Il sistema ACC non solo mantiene una velocità costante del veicolo, ma la riduce automaticamente al rallentare di quello che lo precede. Ciò grazie all'utilizzo di un sensore radar che verifica la distanza. Questo dispositivo è strettamente collegato all'Assistente alla frenata di emergenza (EBA) e al Sistema di accensione automatica delle quattro frecce (ESS), il quale non solo segnala agli altri automobilisti la necessità di frenare, ma inserisce anche le quattro frecce quando il veicolo che precede si arresta, evitando quindi il tamponamento. Il sistema EBA, che sarà presto obbligatorio per tutti i veicoli commerciali, è da tempo in uso sui veicoli MAN e nell'estate 2015 avrà già raggiunto, dopo ulteriori sviluppi, la seconda generazione di dispositivi. Se fino a oggi l'area antistante il veicolo è stata controllata da un radar, verrà aggiunto un sistema video per migliorare la precisione di analisi e rendere ancora più tempestiva l'attivazione automatica del freno di emergenza. Tuttavia, la sicurezza stradale non è solo un problema di protezione e risparmio di vite umane, poiché anche il lato economico ha la sua rilevanza, spiega Rudolf Ebner: "I diversi sistemi di assistenza montati sui nostri veicoli ci offrono tanti vantaggi: grazie alla prevenzione degli incidenti, paghiamo premi assicurativi più bassi, abbiamo tempi di inattività inferiori e una disponibilità dei veicoli maggiore."

Nonostante la tecnologia moderna, l'esperienza di guida e il senso di responsabilità restano caratteristiche indispensabili per i conducenti di camion e autobus. Per questo motivo MAN offre assistenza insegnando agli autisti tecniche di guida sempre più sicure. I corsi di formazione MAN ProfiDrive insegnano ciò che i sistemi di assistenza non riescono a fare o, meglio, non gli viene chiesto di fare.



Stabilità migliorata: il Programma elettronico di stabilità (ESP) previene lo slittamento del veicolo.

Illustrazione: www.how2.expert

MAN magazin

L'app propone un filmato sui sistemi di assistenza per la sicurezza.

The new KMAX range.
Drive further all year round.
The new KMAX line delivers up to 35% more mileage compared to its predecessor and all-season capability.*
ALL-SEASON
GOODYEAR
MADE TO FEEL GOOD.
* Compared to RHS II and RHD II+. Tests conducted in cooperation with different European fl eets under the supervision of Goodyear on size 315/80R22.5 between July 2011 and June 2013 show that KMAX S and KMAX D have an improvement in mileage potential of respectively up to 30 % and 35 % vs. Goodyear RHS II and RHD II+.