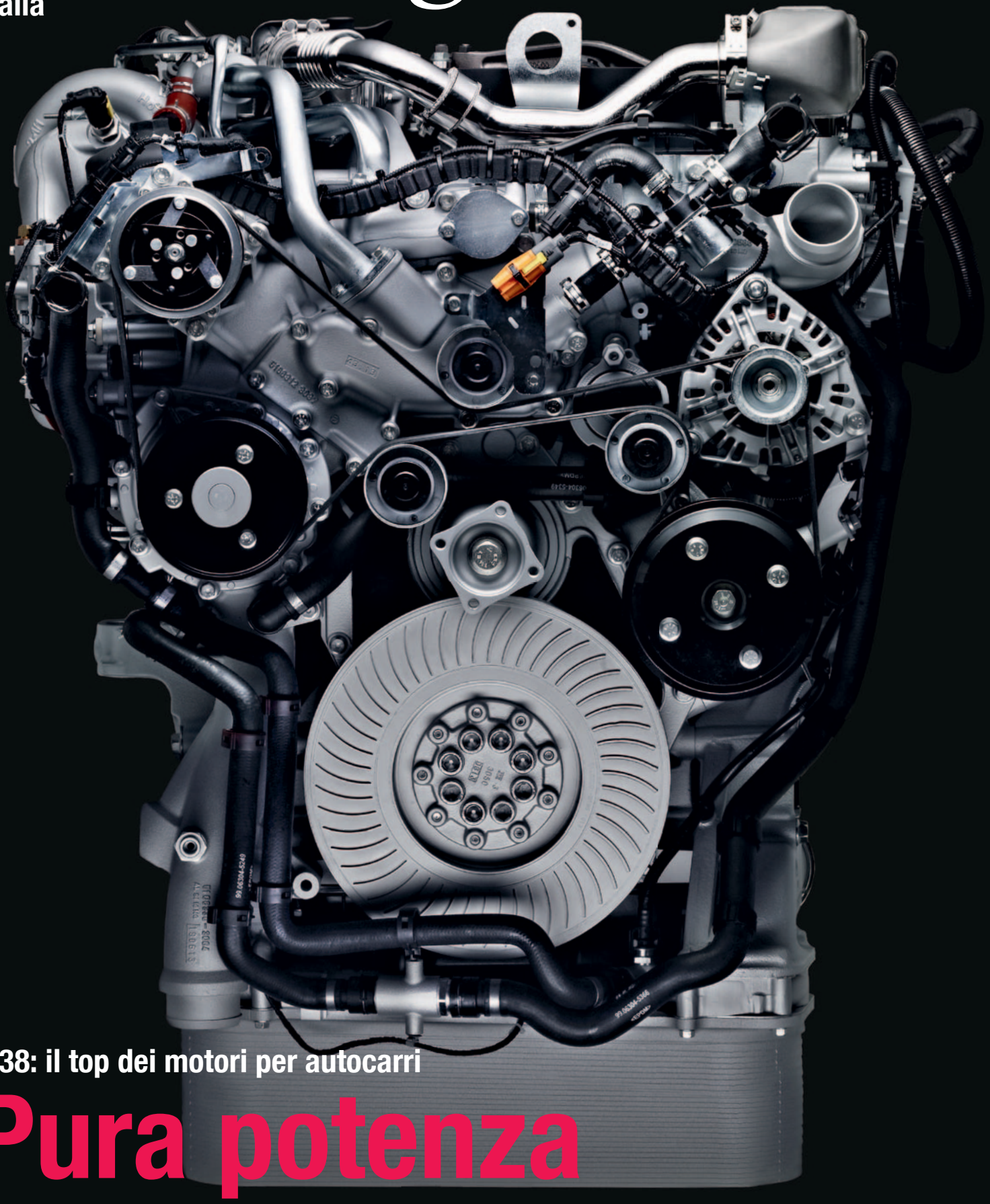
2/2014

MANmagazine
Italia



D38: il top dei motori per autocarri

Pura potenza

MANmagazine è tutto da esplorare nel formato digitale per tablet.

Basta scaricare l'app gratuita:

PER ANDROID

PER iOS

Il meglio del mondo MAN

QUALI INNOVAZIONI MAN ha presentato all'IAA 2014? Gli sviluppatori MAN stanno studiando la circolazione stradale urbana del futuro. Con quali obiettivi? E come si infonde nuova vita a un motore usato? Il secondo numero della rivista MANmagazine offre risposte a queste e a molte altre interessanti domande. È uno spaccato del mondo MAN: un mondo trasformato dalla tecnologia, che tocca temi dove autocarri, autobus, turbine e motori allestiti su navi o in centrali elettriche, sono i protagonisti.

Unitevi a noi in questo viaggio di scoperta, che ci auguriamo apprezzerete. Un viaggio che potete fare anche su tablet, scaricando l'app gratuita nelle versioni per iOS e Android.

TESTATA

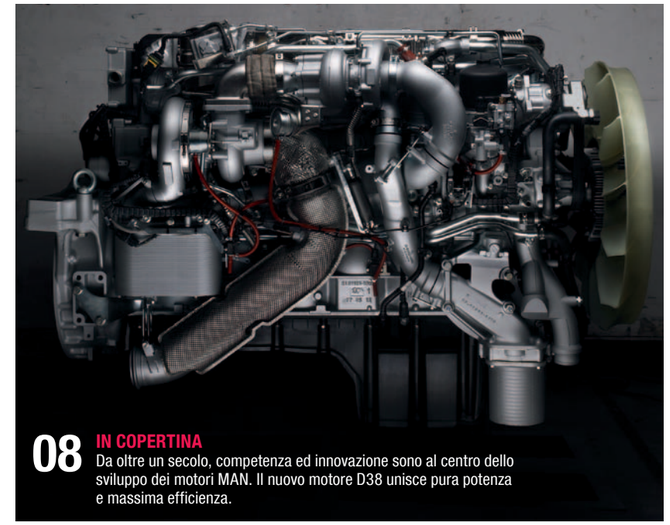
La rivista **MAN MAGAZINE** viene pubblicata tre volte l'anno in 16 lingue.

PUBBLICATA DA MAN Corporate Communications
Andreas Lampersbach,
Ungererstraße 69, 80805 Monaco, Germania
CAPOREDATTORE Florian Wöst
REDATTORI Joachim Kelz,
Tel.: +49. 89. 1580-1175, magazin@man.eu,
www.man.eu
REDAZIONE ITALIA Marco Pederzoli
CASA EDITRICE Burda Creative Group GmbH,
Arabellastraße 23, 81925 Munich, Germany
Tel.: +49. 89. 9250-1320, Fax: +49. 89. 9250-1680,
www.burdacreative.com
REDAZIONE Klaus-Peter Hilger (resp.), Yasmine Sailer (vice), Tobias Birzer, Markus Boden, Richard Kienberger, Jenni Roth, Marcus Schick
REDAZIONE INTERNAZIONALE Peritus Precision Translations, Inc.
GESTIONE PROGETTI Marlene Freiberger, Sara Austen
CONCEPT Stefan Lemle, A New Kind
DIRETTORE CREATIVO Michael Weies, A New Kind
GRAFICA Micheline Pollach, Andrea Hüls
Alexandra Barlow
REDATTORE GRAFICI Elke Latinovic
IMMAGINE DI COPERTINA Christian Stoll
PRODUZIONE Burda Creative Group 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.
COPYRIGHT ©2014 MAN
e Burda Creative Group GmbH

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

Foto: APPLE INC. Pr

MANmagazine
Italia



08 IN COPERTINA
Da oltre un secolo, competenza ed innovazione sono al centro dello sviluppo dei motori MAN. Il nuovo motore D38 unisce pura potenza e massima efficienza.

SOMMARIO

04 Arte su ruote
Robert Mahrle è orgoglioso del suo autocarro MAN dal design personalizzato

06 Esplorare il mondo MAN
Al Salone internazionale dei veicoli commerciali IAA, MAN è protagonista.

08 Pura potenza
Potente ed efficiente come mai prima d'ora: il nuovo D38 arricchisce la gamma di motori MAN.

12 Metallo pesante
Gli autocarri MAN accettano e vincono le sfide del trasporto pesante in Sud Africa.

14 Uno sguardo al futuro
Nell'ambito del progetto UR:BAN, gli sviluppatori MAN vagliano idee sul traffico del futuro.

18 Da usato a rigenerato
A Norimberga, MAN rigenera le unità usate in ricambi originali "ecoline" di qualità garantita.

24 MAN, che passione
I Trucknology Days hanno offerto ai visitatori l'opportunità di toccare con mano i 170 autocarri esposti.

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

36 I re dei chilometri
Il contachilometri ha superato il milione, eppure questi autocarri MAN non danno segni di stanchezza.

MY MAN

Arte su ruote

Robert Mahrle, autista di 29 anni, è un appassionato di autocarri MAN. Una passione che traspare anche guardando il suo MAN TGA, allestito con un gusto del tutto speciale.

Sig. Mahrle, cosa rappresentano le immagini sul suo mezzo? Sono richiami al passato di MAN o, meglio, a quello del produttore di camion Büssing, acquisito da MAN nel 1971. Sullo sportello destro è ritratto il fondatore, Heinrich Büssing, accanto alla sua fabbrica, mentre sul lato sinistro è illustrato il primo autocarro Büssing insieme al famoso logo della MAN, il leone.

Ha creato Lei stesso le decorazioni? Si, l'idea di base è mia grazie a MAN che mi ha gentilmente fornito le immagini originali, ma a realizzarle è stato un mio amico, un vero e proprio artista dell'aerografo.

Come mai ha scelto proprio queste immagini del passato? Io rappresento la quarta generazione di autisti, una tradizione di famiglia iniziata con il mio bisnonno. Già da bambino mi entusiasmavano i camion, in particolare quelli prodotti da MAN. Naturalmente, mi interessa anche la storia delle auto in generale.

Quali altre modifiche ha apportato al suo camion MAN? Ho iniziato nel 2005 inserendo qualche luce supplementare. Poi, ho aggiunto un parasole personalizzato in acciaio inox, una griglia protettiva sul parabrezza e cerchi cromati. Per non parlare dello stile dell'intera parte anteriore del TGX. Con il tempo, questo camion è diventato qualcosa di unico.

Più unico che raro: il MAN TGA è stato trasformato per assumere l'aspetto di un MAN TGX.

Passione MAN: Robert Mahrle camionista entusiasta degli automezzi MAN.

Foto: Michael Hudler

I colori del tempo: il disegno ad aerografo sulla portiera rappresenta il primo autocarro Büssing e il leone della MAN.

Esplorare il mondo MAN

Il Salone internazionale dei veicoli commerciali IAA 2014 è l'evento dell'anno per il settore. Ad Hannover, MAN Truck & Bus presenta la propria gamma completa di autocarri, autobus e motori, tra cui il nuovo prestigioso TGX D38.

Dal 25 settembre al 2 ottobre, gli operatori internazionali del mondo dei veicoli commerciali si incontrano per l'edizione 2014 del Salone internazionale per i veicoli commerciali IAA di Hannover. Durante questo importante appuntamento dedicato alla mobilità, al trasporto e alla logistica, MAN Truck & Bus presenta le proprie novità all'interno di uno spazio espositivo di oltre 10.000 metri quadri.

I visitatori dell'IAA possono trovare la gamma completa di modelli a marchio MAN Truck & Bus nel Padiglione 12. Lo stand MAN è allestito con un nuovo layout ben visibile, grazie alle strutture aeree che lo delimitano. I diversi marchi e segmenti sono chiaramente organizzati in aree separate, catapultando i clienti in mondi diversi grazie ad ambientazioni studiate per evidenziare i punti di forza e la versatilità dei veicoli MAN.

Oltre a tre veicoli del modello TGX D38 di alta gamma, i visitatori possono visionare complessivamente 11 modelli di autocarri, tra cui il MAN TGS WW progettato in particolare per il mercato estero. Nell'area dedicata agli autobus sono esposti un MAN Lion's Coach e tre MAN Lion's City nelle versioni gas metano, ibrido e diesel Euro 6. Il prestigioso marchio NEOPLAN è rappresentato dai modelli Skyliner, Cityliner e Jetliner. Al centro dell'area espositiva i motori MAN sono i protagonisti assoluti. MAN Latin America non può mancare all'appuntamento di Hannover e presenta due autocarri della gamma Constellation e un Volksbus Volkswagen. Oltre a toccare i veicoli con mano, i visitatori possono ricevere informazioni sui servizi offerti da MAN.

MAN AL SALONE IAA 2014, HALL 12

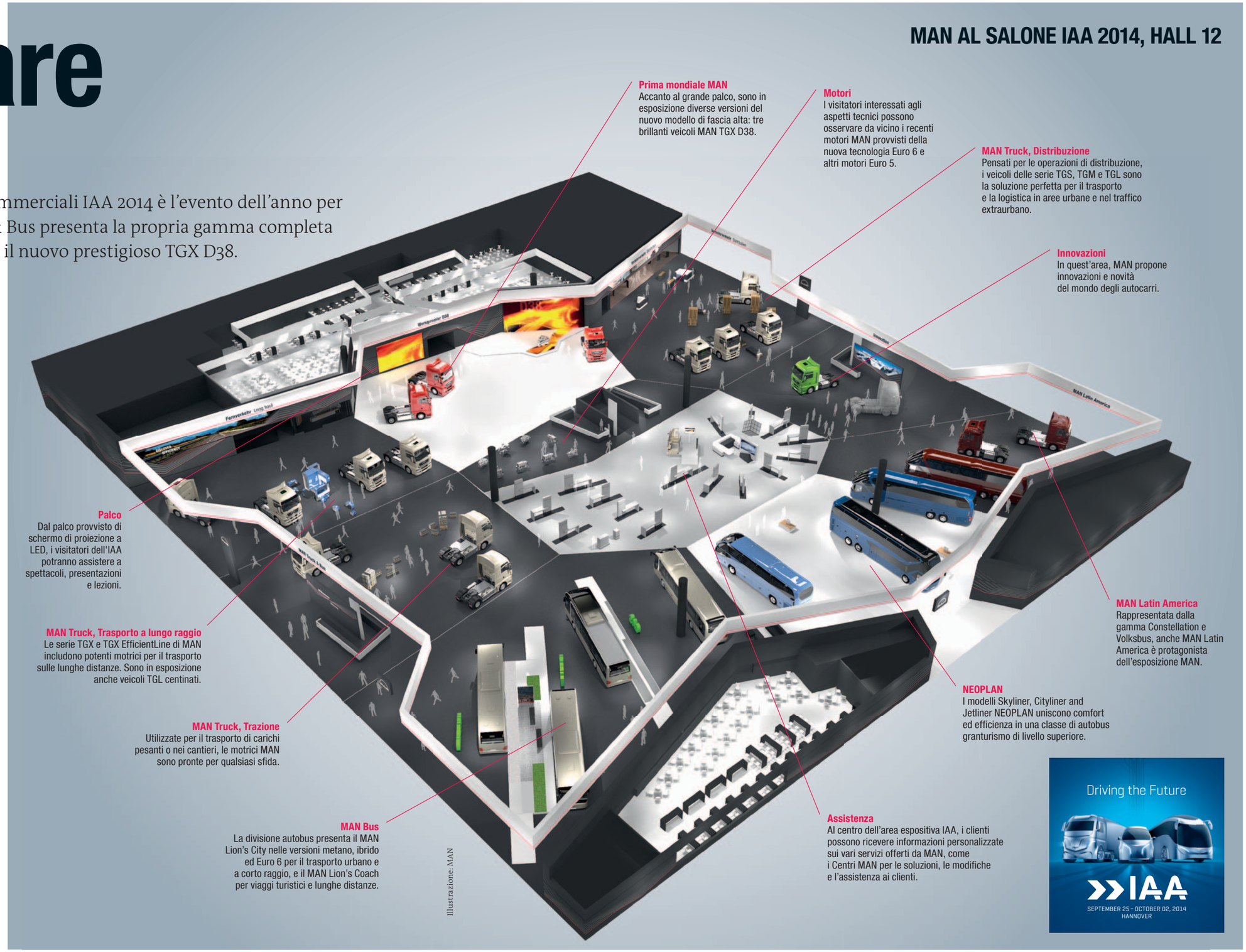


Illustrazione: MAN

Pura potenza

Da oltre un secolo, competenza ed innovazione sono al centro dello sviluppo dei motori MAN, con tecnologie di punta a segnare la strada per veicoli ad alte prestazioni. Il nuovo motore D38 unisce pura potenza e massima efficienza a costi di gestione ridotti.

Quando, trascorsi tre anni dalla sua invenzione, contemplando il proprio capolavoro realizzato da MAN nel 1895, Rudolph Diesel disse "Il mio motore continua a fare considerevoli passi avanti" non poteva di certo immaginare che queste parole sarebbero state ancora attuali a oltre un secolo di distanza. E lo sono ancor di più, ora che MAN Truck & Bus presenta le ultime novità dimostrando la sua competenza nella progettazione dei motori agli operatori del settore dei trasporti al Salone internazionale dei veicoli commerciali IAA di Hannover. Tutti gli occhi sono puntati sul modello MAN D38, un modello a sei cilindri con 15,2 litri di cilindrata proposto nelle versioni da 520, 560 e 640 cv. Pur essendo studiato per trasporti e trazione di carichi pesanti su lungo raggio, l'innovativo Euro 6 pesa 160 chili in meno del suo predecessore, il motore V8 D28.

Sotto la direzione di Norbert Schatz, un team composto da circa 70 specialisti è stato impegnato per circa cinque anni e mezzo nello sviluppo del nuovo motore D38. "Volevamo realizzare un'unità che fosse solida, affidabile ed estremamente efficiente, in grado di effettuare trasporti tra i più difficili, nell'ambito dei 500 cv o più" afferma Schatz, nell'illustrare il progetto. Il 53enne ingegnere specializzato era particolarmente attratto "dalla favolosa opportunità di iniziare lo sviluppo di un motore completamente nuovo, partendo da zero, e di essere coinvolto dalle fasi di progettazione e sviluppo dei primi prototipi fino alla produzione in serie"

I SUCCESSORI DI RUDOLF DIESEL sviluppano sistemi ad alte prestazioni, come motori diesel e a gas metano da 150 fino a 1.800 cv, presso i Centri di sviluppo motori MAN, dove tecnologie degli azionamenti e progresso vanno di pari passo. I motori da loro sviluppati non sono solo destinati ad equipaggiare i veicoli industriali, ma anche mezzi per il trasporto su strada o su rotaia, oltre che yacht e imbarcazioni da lavoro, generatori di potenza e centrali termoelettriche, attrezzature edili e macchinari agricoli. Il tutto si fonda tuttavia su un "motore di base polivalente". "L'ultimo nato costituisce un punto di partenza per lo sviluppo di una gamma di motori MAN a 4 e 6 cilindri per veicoli stradali, a 8 e 12 cilindri per macchinari agricoli, oltre che per treni, yacht e imbarcazioni da lavoro, con versioni diesel e benzina destinate alla produzione di energia da introdurre sul mercato con un numero elevatissimo di componenti intercam-

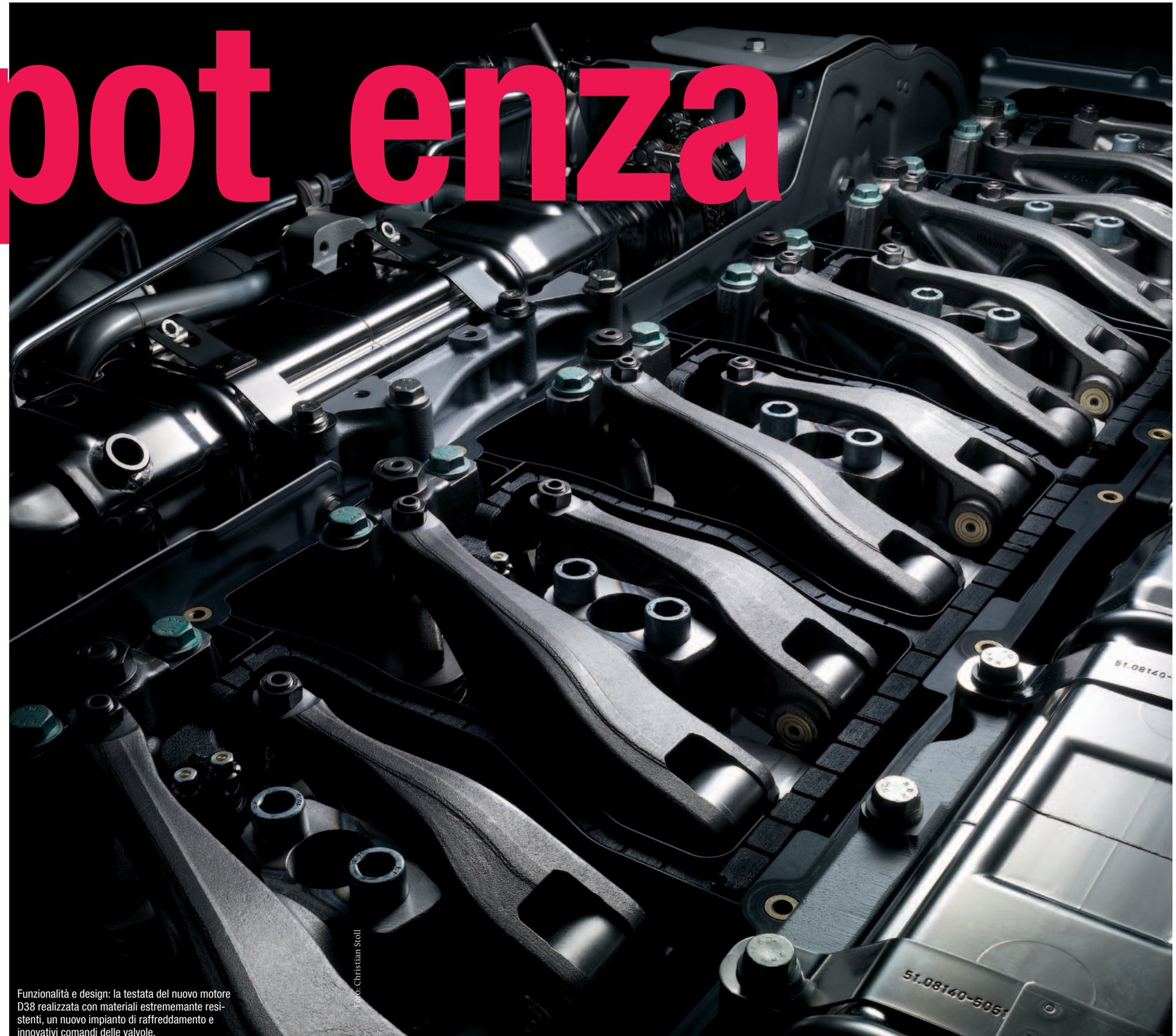


Foto: Christian Stoll

Funzionalità e design: la testata del nuovo motore D38 realizzata con materiali estrememante resistenti, un nuovo impianto di raffreddamento e innovativi comandi delle valvole.

biabili" dichiara Walter Gotre, Direttore della divisione Prestazioni ed emissioni motori presso MAN. "L'intercambiabilità dei componenti tra motori di design diverso costituisce un vero vantaggio, sia in termini di sviluppo che di assemblaggio, oltre ad agevolare la manutenzione e la sostituzione di pezzi usurati."

È il sistema di iniezione Common Rail, adottato da tutti i motori costruiti da MAN Truck & Bus, che in questo contesto funge da elemento aggregante. L'iniezione di carburante a intervalli specifici nei singoli pistoni a pressioni fino a 1.800 bar (o 2.500 bar nei nuovi motori D38), innesca la nebulizzazione. "L'impianto elettronico del motore rileva costantemente tutti i dati essenziali, quali regime, carico e temperatura del motore" spiega Gotre. Ciò consente di calcolare il tempo di iniezione e l'esatta quantità di carburante da iniettare per ogni cilindro in qualsiasi condizione di guida. Il sistema di iniezione dosa il carburante con precisione regolandolo in base al carico del motore. In questo modo il motore riceve solo il carburante necessario, senza generare particolato.

Sempre alla ricerca di innovazioni, gli sviluppatori si sono concentrati anche sui costi di gestione quali elemento determinante nella sostenibilità economica del veicolo. "Noi definiamo le prestazioni in termini di consumi ridotti ed erogazione ottimizzata della coppia a bassi regimi" afferma Norbert Schatz, nel descrivere il compito degli sviluppatori. In questo contesto l'interazione dei componenti è sempre orientata verso una vita utile del veicolo di 1,5 milione di km.

NOTEVOLMENTE PIÙ LEGGERO, il D38 è ancora più efficiente. "Puntavamo a offrire agli operatori carichi utili elevati" continua Schatz. Un obiettivo che è stato centrato scegliendo materiali più adatti. "Il miglioramento dei materiali e un design geometricamene perfetto erano due punti imprescindibili." Ma cosa ne avrebbe pensato Rudolf Diesel? Forse si sarebbe limitato a ripetere il commento originale: "Il mio motore continua a compiere considerevoli passi avanti."

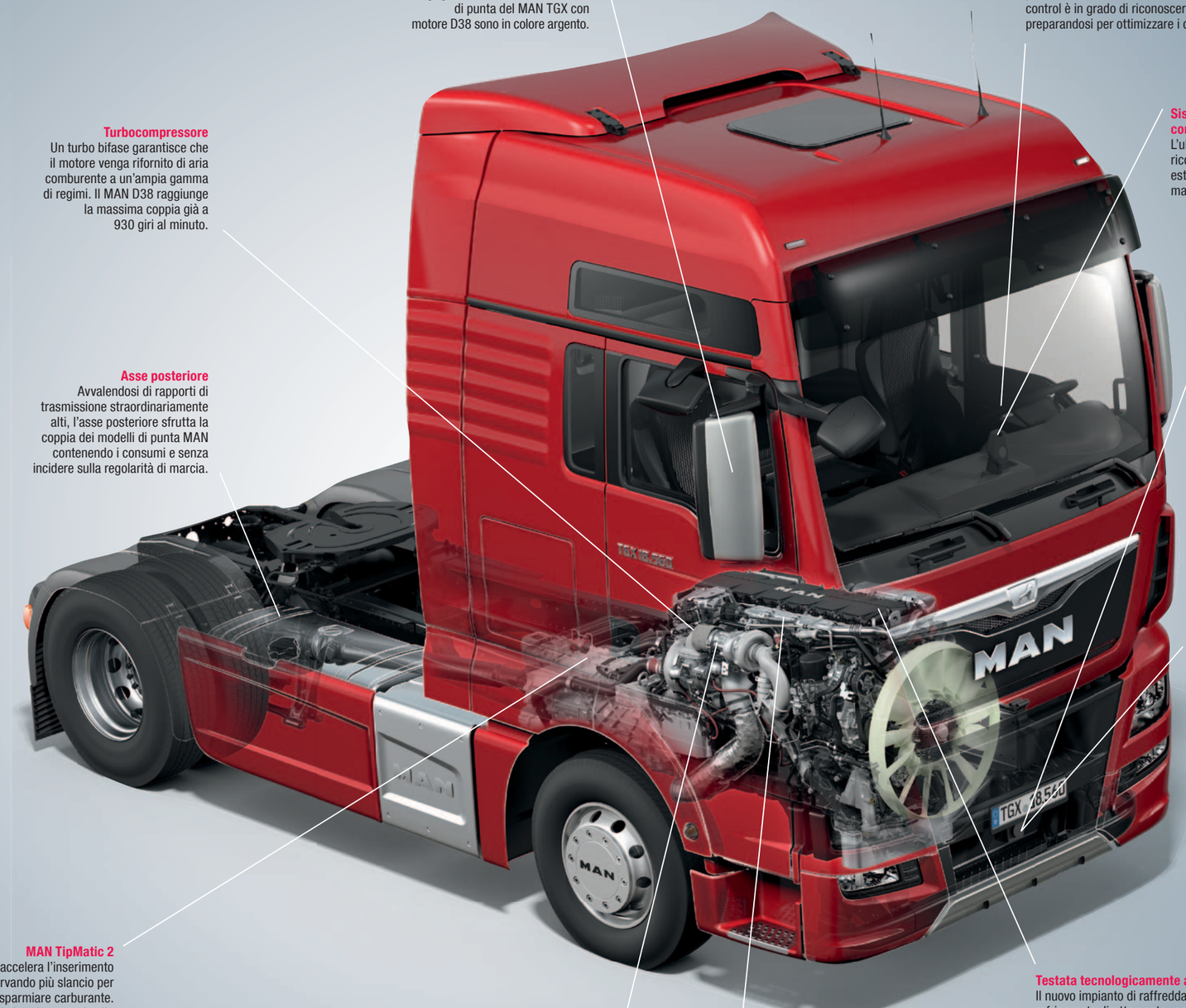
Ulteriori informazioni sul MAN TGX con motore D38 all'IAA 2014 sono su > www.man.eu

Il nuovo MAN TGX con motore D38

L'ammiraglia degli autocarri MAN per il trasporto a lungo raggio e la trazione di carichi pesanti propone una trasmissione completamente nuova con numerose novità tecniche. L'elemento di spicco del veicolo è il suo motore D38 a sei cilindri con 15,2 litri di cilindrata che assicura efficienza e prestazioni ottimali. Nelle versioni per autoarticolato pesante da 520 e 560 cv, fino a 640 cv, il motore D38 offre la massima potenza trainante per tutte le esigenze, senza dover superare alcun record.

Il motore pesa 160 chili in meno del suo predecessore ed è provvisto del nuovo cambio MAN TipMatic 2 per un'efficienza ancora superiore. Il cambio ultramoderno completamente automatico supporta il comando GPS, offrendo tre nuove funzioni: "cambio veloce", "discesa efficiente" e "guida a regime minimo" (vedere l'illustrazione). Il lungo asse posteriore favorisce una marcia regolare e un basso regime di giri. Nel loro insieme, tutti questi fattori, tra cui un nuovo sistema di iniezione, contribuiscono all'eccezionale economicità del motore D38. Il controllo della frenata a fondo, anche a massimo carico, viene assicurato dall'Intarder 3 che si avvale di una coppia di frenata più alta e da un freno motore EVB con prestazioni più elevate, pari a 340 kilowatt e anche 600 kilowatt nei veicoli pesanti con Turbo EVB. Tutte le versioni del TGX con motore D38 integrano il sistema di assistenza alla frenata di emergenza (EBA). Tra gli optional si segnalano il Sistema di controllo della corsia di marcia (LGS), l'Adaptive Cruise Control (ACC) e l'EfficientCruise GPS.

Il TGX con motore D38 è adatto per tutte le attività di trasporto, soprattutto di carichi pesanti. Che lo si impieghi per trasferire legno in Scandinavia, percorrere lunghe distanza su autostrade oppure trasportare carichi eccezionali anche di 250 tonnellate, si può sempre contare sulla massima efficienza, sull'affidabilità e sui bassi costi di gestione del MAN TGX con motore D38.



Elementi di progettazione
Le calotte degli specchietti e la griglia del radiatore del modello di punta del MAN TGX con motore D38 sono in colore argento.

Efficient cruise GPS
Facendo riferimento alle mappe memorizzate e alla posizione GPS dell'autocarro, il sistema cruise control è in grado di riconoscere i cambi di pendenza, preparandosi per ottimizzare i consumi.

Turbocompressore
Un turbo bifase garantisce che il motore venga rifornito di aria comburente a un'ampia gamma di regimi. Il MAN D38 raggiunge la massima coppia già a 930 giri al minuto.

Sistema di controllo della corsia di marcia (LGS)
L'ultima generazione di LGS riconosce le linee di mezzeria con estrema precisione garantendo maggiore sicurezza e comfort.

Asse posteriore
Avvalendosi di rapporti di trasmissione straordinariamente alti, l'asse posteriore sfrutta la coppia dei modelli di punta MAN contenendo i consumi e senza incidere sulla regolarità di marcia.

Assistente alla frenata d'emergenza (EBA)
L'Assistente alla frenata di emergenza o EBA innesta automaticamente il freno a mano qualora sussista il pericolo di scontrarsi con un oggetto immobile o in movimento che precede il veicolo.

Adaptive Cruise Control (ACC)
L'Adaptive Cruise Control mantiene automaticamente l'opportuna distanza di sicurezza dai veicoli antistanti.

MAN TipMatic 2
La funzione "cambio veloce" accelera l'inserimento delle marce 10, 11 e 12, conservando più slancio per l'affrontare le pendenze e risparmiare carburante. La funzione "discesa efficiente" ottimizza i consumi nelle discese, mentre la "guida in regime minimo" consente al veicolo MAN di accelerare passando direttamente dalla posizione di arresto al regime minimo.

Illustrazione: MAN

Retarder
Il freno motore MAN EVB ed EVB Turbo garantiscono il massimo effetto frenante, pari a 340 kilowatt o perfino 600 kilowatt nei veicoli pesanti.

Sistema Common Rail
Con una pressione di 2.500 bar, il sistema Common Rail produce una nebulizzazione a particelle finissime ottimizzando l'efficienza di combustione.

Testata tecnologicamente avanzata
Il nuovo impianto di raffreddamento invia il liquido refrigerante direttamente verso la testata sui punti più esposti a sollecitazione termica, riducendone l'usura. MAN ha introdotto, in prima assoluta nei motori diesel per autocarri, valvole a fungo difficilmente deformabili che prolungano la vita utile delle valvole stesse e degli anelli sede valvola.

Sosta: lungo il viaggio, Michael Sipho fa una breve sosta per incontrare le sue sorelle vicino Pongola.

Carico pesante: il mezzo di Michael Sipho viene caricato presso la miniera di carbone di Piet Retief.

Carico e pronto per la partenza: un autista firma la ricevuta per il carburante e prende in consegna il veicolo per il prossimo viaggio.

Il nuovo "oro nero": il minerale di cromo del Sudafrica è un materiale grezzo con una forte domanda.

Metallo pesante

La domanda da parte dell'industria metallurgica mondiale per il minerale di cromo delle miniere del Sudafrica è molto sostenuta. Gli autocarri MAN trasportano tonnellate di questo materiale grezzo dal nord del Paese attraverso ripidi passi montani fino al porto di Richards Bay. Seguiamo la società di logistica sudafricana Chrome Carriers lungo il loro tragitto.

Partiamo inoltrandoci sulla tortuosa National Route 2 nel Sudafrica orientale, in una zona remota tra Empangeni e Pongola. Dopo qualche centinaio di metri di densa area boschiva, giungiamo a un crocevia dove si intravedono alcune capanne. Un cavo del telegrafo fissato su un traliccio di legno leggermente inclinato attraversa l'ampia strada ben costruita, mentre una famigliola si gode l'ombra di un albero. Michael Sipho parcheggia il suo MAN in una piazzola e attiva le luci di emergenza. Due bambine con vestiti dai colori sgargianti lo aspettano sul ciglio della strada. "Queste sono le mie sorelle" dice Michael. È da tre anni che il giovane autista lavora come trasportatore, supportando i suoi genitori e le sue sorelle che vivono qui, in un piccolo villaggio a est del Paese. "È un buon lavoro" conferma il ventinovenne che qualche mese fa ha cambiato azienda, passando alla società di trasporti Chrome Carriers, dove guida un nuovo MAN delle cui prestazioni è entusiasta: "Per quel che mi riguarda, MAN è il numero uno!"

DA DECENNI, il Sudafrica è stato riconosciuto come il motore dello sviluppo economico dell'intero continente. Favorita dalla rapida espansione dell'industria mineraria, Chrome Carriers, società controllata del Reinhardt Transport Group (RTG), è diventata il più grosso partner logistico privato degli operatori del settore. Il deposito della società è ubicato nel porto di Richards Bay, nella provincia del KwaZulu-Natal. I suoi 284 autisti trasportano minerale di cromo dalle miniere nel nord del Paese fino a Richards Bay, dove il minerale viene spedito in tutto il mondo. Al ritorno, gli autocarri vengono caricati di carbone o altro materiale sfuso utilizzato nella lavorazione del minerale. Dopo intense prove pratiche, nel 2012 la divisione Chrome Carriers ha parzialmente rinnovato l'intero parco mezzi aggiungendo 140 autocarri MAN TGS. "La decisione di scegliere MAN si è basata sostanzialmente sul fatto che, anche dopo 200.000 chilometri continuativi su strada, i veicoli non hanno evidenziato alcun difetto tecnico. Altri fattori determinanti la scelta del nostro fornitore sono stati i ridotti tassi di consumo, l'eccellente rapporto costo/benefici, così come il servizio di assistenza e le garanzie MAN" spiega Derick Reinhardt, CEO di RTG. L'elevato carico utile di 34 tonnellate e la topografia piuttosto impegnativa del Sudafrica costringono i veicoli a operare in condizioni difficili, pertanto un contratto di assistenza completa è l'ideale per ricevere un servizio mirato presso la rete di centri di assistenza MAN.

LA PRIMA TAPPA del viaggio di Michael Sipho lo conduce da Richards Bay alla periferia della città mineraria di Piet Retief. La strada tortuosa costeggia parchi nazionali e bacini idrici, attraversa pascoli, cittadine e villaggi, delimita il confine con lo Swaziland e, a volte, si trasforma in un passo montano. Il viaggio è difficile per gli autocarri a pieno carico, anche a causa dei ripidi pendii. Richards Bay è situata a livello del mare, mentre Piet Retief si trova a 1.250 metri nella regione montuosa della provincia di Mpumalanga. La breve fermata presso casa sua rappresenta l'unica sosta di Michael prima di giungere a destinazione. Dopo cinque ore di viaggio arriva a Piet Retief, una città dove strade e case hanno un aspetto molto diverso dai curati viali di Richards Bay. Uno strato di polvere di carbone ricopre il fondo irregolare e fangoso, mentre l'approssimarsi di un temporale rende il parcheggio accanto alle miniere ancora più scuro. Le strade di accesso alle miniere sono l'unico tratto fuoristrada di questi viaggi e quello di Piet Retief è tra i più brevi. Michael avanza lentamente alla stazione di pesatura prima di posizionare il suo veicolo a sette assi lungo un grosso cumulo di carbone. Una pala gommata carica il carbone nei cassoni ribaltabili, che si riempiono nel giro di pochi minuti. Nel lasciare l'area, l'autocarro viene pesato ancora una volta. "Buon viaggio!" augura un dipendente della società mineraria nel consegnare i documenti a Michael che dovrà percorrere altri 500 chilometri prima di raggiungere la prossima destinazione, una miniera di cromo vicino Rustenburg, a ovest di Pretoria. Qui scambierà il carbone con il minerale di cromo, dormirà qualche ora e quindi punterà nuovamente verso est, in direzione di Richards Bay, dove il suo carico verrà trasportato oltreoceano in tutto il mondo.

1.500 CHILOMETRI

Il viaggio da Richards Bay a Rustenburg e viceversa è difficile: un dislivello di 1.250 metri e un terreno accidentato mettono a dura prova autista e veicolo.

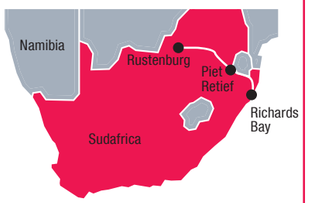


Foto: Richard Kienberger

Realtà virtuale: al simulatore, i partecipanti verificano in prima persona in che modo i sistemi di assistenza, come l'"Assistente per l'onda verde", semplificheranno la guida di domani.

Uno sguardo al futuro

Nell'ambito del progetto UR:BAN, gli sviluppatori MAN lavorano per rendere la guida cittadina più sicura ed efficiente. A tal fine, sono fondamentali i sistemi innovativi di assistenza alla guida e di gestione del traffico per autocarri e autobus.

Al verde, si parte. Appena 100 metri più in là, ecco un altro semaforo, stavolta rosso. Klaus-Dieter Habedank è piuttosto rilassato al volante del suo autocarro, mentre si avvicina al segnale a una velocità di 40 km orari. Il semaforo diventa verde. Il mezzo guidato da Habedank riceve le informazioni dai semafori ed è quindi in grado di calcolare la velocità per sfruttare l'"onda verde". "Un'esperienza di guida fantastica" conferma Habedank, autista professionista dal 1971. Spostarsi con tanta agilità nel traffico cittadino è piuttosto insolito per lui, soprattutto se si considera che il suo piede è sollevato dall'acceleratore.

La prova è giunta al termine. La strada e il traffico in cui era immerso Habedank qualche secondo prima scompaiono, cedendo lo spazio a uno schermo bianco. In realtà, il sedile su cui è seduto si trova all'interno del dipartimento di ricerca MAN di Monaco. L'onda verde e le comunicazioni tra veicolo e semafori sono realtà virtuale, rese reali da un simulatore.

Foto: Sorin Morar

LA RICERCA MIRATA AL FUTURO del trasporto urbano, per renderlo più sicuro, efficiente e sempre più scorrevole, rientra in un progetto impegnativo per MAN denominato "UR:BAN", che prevede la collaborazione con 31 partner

Supported by:
Federal Ministry for Economic Affairs and Energy
on the basis of a decision by the German Bundestag

Il progetto UR:BAN ha ricevuto il significativo sostegno del Ministero tedesco degli affari economici ed energia.

Situazione di prova: Sonja Stockert dell'Università tecnica di Monaco equipaggia l'autista con occhiali speciali per registrare in quale direzione rivolge lo sguardo.

"Attiviamo i semafori in modo che comunichino con i veicoli."

Andreas Zimmermann, esperto HMI

31 PARTNER

In totale 31 soggetti, tra società, università, municipalità e istituti di ricerca, collaborano nel progetto UR:BAN.

tra aziende, università, istituti di ricerca e municipalità. Il progetto, avviato nel 2012 con durata quadriennale, ha ricevuto l'importante sostegno del Ministero tedesco degli affari economici e dell' energia. E a due anni, i primi risultati proposti dagli sviluppatori sono alquanto rimarchevoli.

IL TEAM DI SVILUPPATORI del reparto di Ricerca tecnica elettronica dello stabilimento MAN di Monaco è diretto da Karlheinz Dörner, un ingegnere elettronico ed esperto della tecnologia degli azionamenti giunto in MAN nel 1998. Dopo le iniziali mansioni nell'ambito dello sviluppo avanzato, è divenuto responsabile per i sistemi di assistenza alla guida ed elettronici, portando nel progetto UR:BAN tutta la sua competenza. "Stiamo lavorando contemporaneamente su tre filoni: "sistemi di traffico in rete", "assistenza cognitiva" e "fattori umani nel traffico". L'attenzione è sempre rivolta al guidatore." Ad esempio, il progetto include anche "l'assistenza per il ritardo e l'onda verde" che Klaus-Dieter Habedank, autista professionista e partecipante allo studio, ha appena provato in forma di prototipo. Al primo posto nel programma degli sviluppatori c'è la riduzione dei consumi, che prevede l'eliminazione di operazioni di arresto e avvio superflue, integrando la previsione dei tempi di commutazione e i punti di arresto ai semafori. Andreas Zimmermann, responsabile di uno dei sottoprogetti UR:BAN, ne parla come di un processo complesso: "Facciamo in modo che il semaforo comunichi con il veicolo tramite telefono cellulare o WLAN. Sulla base dei dati scambiati, l'apparecchiatura di controllo elabora la strategia di guida migliore per sfruttare l'onda verde", sintetizza in poche parole l'ingegnere elettronico. Col tempo, questa strategia dovrebbe trasformarsi in un risparmio reale, poiché i frequenti arresti e avvii nel traffico urbano spesso vanificano l'elevato indice di efficienza energetica dei veicoli commerciali moderni. Uno studio sull'efficienza di questi veicoli, reso noto dall'Associazione automobilistica tedesca (VDA), afferma inoltre che con solo due arresti per chilometro, il consumo di carburante di un veicolo da 40 tonnellate a pieno carico viene triplicato.

Simulatore e prove sul campo a Düsseldorf hanno entrambi fornito informazioni essenziali per il progetto. Le opinioni dei guidatori sono importanti per i ricercatori, tanto quanto per gli autisti stessi. "Mi diverte lavorare al fianco dei ricercatori e degli sviluppatori MAN, e dell'Università" dice Klaus-Dieter Habedank. "Trovo che, nonostante la quantità di fili e cavi, la guida al simulatore sembra reale. Pertanto, sono in grado di giudicare se i nuovi sistemi sono capaci di semplificare la vita di un conducente o dove vanno migliorati."

Al centro del sottoprogetto UR:BAN "assistenza cognitiva" vi è anche l'assistenza al conducente legata alle varie situazioni di guida. Grazie alle telecamere integrate, l'autista dovrebbe essere messo in condizione di controllare in un monitor, se necessario, l'intera area intorno il veicolo. In questo caso i ricercatori utilizzano gli autobus urbani come campione per studiare i diversi tipi di visualizzazione. "Nel loro lavoro i conducenti di autobus si trovano ad affrontare situazioni difficili" spiega il Direttore di progetto Walter Schwertberger. "Parliamo di fermate, passaggi ciclopedonali, restringimenti, veicoli provenienti in senso opposto e cambi di carreggiata." Fornendo una visione più completa, i ricercatori intendono fare in modo che l'autista possa controllare interamente lo spazio intorno al veicolo. Per fare questo, impiegano un sistema definito "birdview" installato su un autobus urbano. Sei fotocamere montate sulle fiancate del veicolo inviano le immagini del rilevamento a 360°, che vengono elaborate al computer per generare l'immagine complessiva del veicolo e delle sue immediate vicinanze.

È necessario tanto altro lavoro prima che quest'idea si tramuti in un'applicazione pronta per la produzione in serie. "In quali punti è meglio posizionare le fotocamere, quale prospettiva è necessaria per ottenere l'immagine realistica di un ostacolo? Quali sono i cambiamenti dinamici di angolazione degli autobus articolati da considerare accuratamente? Sono queste alcune delle tante domande che ci stiamo ponendo al momento nel progetto." aggiunge Karlheinz Dörner. Mentre si cercano le risposte, il suo team si avvale del supporto degli esperti MAN e dei partner di progetto dell'Università tecnica. Se i risultati della ricerca sono promettenti, il progetto potrà passare alla fase avanzata e, successivamente, allo sviluppo in serie.

I RICERCATORI sono consapevoli che la tecnologia è utile solo se trova applicazione nella vita reale. Nonostante le tante opportunità offerte dall'automazione intelligente applicata alla guida, il comportamento umano gioca ancora un ruolo fondamentale. In attesa della sua discussione di laurea presso l'Università tecnica di Monaco, Sonja Stockert partecipa al sottoprogetto UR:BAN "fattori umani nel traffico". L'esperta IT multimediale si concentra sull'interazione tra uomo e macchina, per spostamenti in ambito urbano disinvolti, efficienti e sicuri. Uno dei 33 conducenti coinvolti nei test è Harald Rauschmayr. Il 53enne impiegato statale svolge un lavoro part-time come autista di camion e ha partecipato ai test al simulatore degli ultimi quattro anni: "È una bella sensazione contribuire con la mia esperienza di autista allo sviluppo di tecnologie per i nuovi veicoli". Secondo Sonja Stockert, il feedback dell'autista è fondamentale: "Nessuno meglio di questi professionisti sa quali sono le informazioni necessarie mentre si è alla guida." Sulla loro opinione si basa l'aspetto pratico della ricerca, a vantaggio di coloro che beneficeranno dei risultati.

Per ulteriori informazioni sul progetto UR:BAN, visitare > www.urban-online.org/en

"L'attenzione è sempre rivolta al conducente."

Karlheinz Dörner, Responsabile della divisione MAN di Ricerca tecnica elettronica

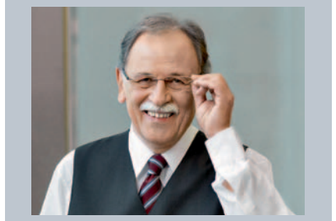
Ricercatori in movimento: Karlheinz Dörner si sposta in bicicletta dal suo ufficio al circuito di prova.

Analisi dei risultati: Walter Schwertberger (destra) e Michael Reule (sinistra) esaminano le immagini delle fotocamere "birdview" all'interno dell'autobus di prova.

Foto: Sorin Morar

Vista a 360°: il monitor offre ai conducenti una visione completa, dall'alto e in 3D, dell'area circostante il veicolo.

"Grandi traguardi per il trasporto urbano"



Eberhard Hipp, Direttore della ricerca in MAN, parla delle innovazioni future per il traffico cittadino

In che modo i sistemi di assistenza possono migliorare efficienza e sicurezza dei veicoli commerciali nel traffico urbano?
Stiamo lavorando per creare una rete di informazioni non disponibili all'autista, come i tempi di commutazione dei semafori oppure le interruzioni del traffico. Poiché i sistemi di assistenza rielaborano questi dati in tempo reale, reagendo più velocemente del conducente, possono segnalare situazioni critiche e, in certi casi, intervenire automaticamente.

Qual è il valore dei risultati del progetto UR:BAN per i clienti MAN?
Ci siamo prefissati di utilizzare sistemi innovativi e nuove tecnologie per analizzare le sempre più complesse condizioni del traffico circostanti il veicolo. Con questa premessa, speriamo di sviluppare strategie di guida finalizzate all'efficienza dei consumi per offrire ai conducenti un'esperienza di guida ottimale. È questo il nostro contributo per una maggiore sicurezza ed efficienza del traffico stradale.

L'intervista completa è pubblicata su
> www.man.eu/discovermanurban

MAN magazin

Cerca il video dell'intervista a Eberhard Hipp con la app MAN.

Trattamento di bellezza per macchinari: i motori vecchi (a sinistra) vengono recuperati dalla MAN di Norimberga e ricondizionati in motori sostitutivi pienamente funzionali (a destra).

Da usato a rigenerato

Foto: Vuk Latinovic

I ricambi originali rigenerati MAN offrono la stessa qualità e garanzia dei pezzi nuovi. Presso lo stabilimento di Norimberga, i pezzi usati vengono lavorati secondo rigidi criteri di qualità. Un processo di rigenerazione che produce un pezzo originale della massima qualità, nel rispetto dell'ambiente e a basso costo.

Il processo di rifabbricazione: 1 I dipendenti dello stabilimento di Norimberga organizzano i pezzi smontati prima di ripulirli. 2 Sporco e grasso vengono rimossi dai singoli pezzi, mediante impianto di lavaggio o a mano. 3 Prima di essere sabbiati, tracce di ruggine sono ancora chiaramente visibili. 4 Un dipendente MAN determina la misura precisa di determinati pezzi usati.

Osservando il pezzo codice 51.06500-6089, è impossibile non notarne il livello di usura: è sporco, graffiato e con tracce di ruggine. Fino a poco tempo fa, il pezzo ha funzionato in un autocarro MAN il cui albero motore, dopo dieci anni e oltre un milione di chilometri, è divenuto inutilizzabile. Il suo destino? La rottamazione è una cosa del passato. Oggi, tutti i pezzi ancora funzionanti vengono rigenerati e riportati a nuova vita. Il processo di adattamento, cui ci si riferisce con il termine di rifabbricazione, tiene conto degli sviluppi e dei progressi tecnici degli ultimi tempi, e il pezzo numero 6089, una pompa dell'acqua, sta per subire questo processo. Una volta rigenerato, il nuovo ricambio "ecoline" codice 9089, riprenderà a funzionare e verrà installato in un motore sostitutivo.

In attesa dell'avvio del processo di rifabbricazione, la pompa dell'acqua giace presso l'officina ubicata nel vasto Centro di sviluppo motori di MAN Truck & Bus a Norimberga. Con un'area di 350.000 metri quadri, il centro potrebbe ospitare 50 campi di calcio. Sui cancelli, a caratteri cubitali, si legge "E1" a indicare la Hall in cui i pezzi, come la pompa d'acqua in questione, vengono sottoposti a un rigoroso processo di pulitura, durante il quale vengono smontati, puliti in un impianto di lavaggio, sabbiati e infine riverniciati. Al termine, alcuni pezzi vengono comunque respinti. "Dopo la pulitura, è chiaro quali pezzi possono essere ancora riutilizzati" spiega Georg Kugler (61 anni), direttore di Prove a caldo e ricambi presso MAN di Norimberga. "Ispezioniamo da vicino i pezzi per individuare segni di usura e fatica dei materiali." L'unico vero punto inderogabile, per Kugler, è la massima qualità. Nel 2013, il suo team ha rigenerato 780 motori, con oltre 11.325 ricambi trasferiti al deposito MAN di Dachau, vicino Monaco. Essendo coperti dalle stesse garanzie dei pezzi nuovi, i ricambi devono conformarsi agli standard di qualità più rigorosi.

A lavorazione ultimata, i ricambi vengono immagazzinati o spediti dove necessario. Tutti i ricambi rigenerati, destinati all'installazione in motori sostitutivi, restano a Norimberga. Ne è un esempio la linea di assemblaggio per i modelli D20/D26, in cui 260 dipendenti, suddivisi su due turni, assemblano fino 22 motori l'ora. Accompagnati dal delicato fruscio dei nastri trasportatori viaggiano, come perle allineate su un filo, motori nuovi e rigenerati. Intanto nell'ambiente pulito, rispecchiato anche nel pavimento grigio chiaro, la concentrazione degli esperti e competenti tecnici di assemblaggio presso le diverse postazioni di produzione è palpabile. Come distinguere un'unità nuova da una rigenerata? "L'unica indicazione è il codice pezzo" afferma Peter Tscharntke, direttore di sezione della linea d'assemblaggio Segmento 2. Una volta giunto alla fine della linea di assemblaggio, il motore rigenerato deve superare un ultimo ostacolo: le prove funzionali. Nelle prove a caldo, il motore viene fatto girare per mezz'ora sul banco di prova e sottoposto a diversi livelli di sollecitazione.

PRESSO LA SEDE MAN DI MONACO, Stefan Ott è direttore di progetto e responsabile della nuova serie di prodotti Ricambi originali MAN "ecoline". Secondo lui, si è cominciato a intravedere il futuro nei ricambi tre anni fa, quando questo segmento è stato inserito tra i primi dieci obiettivi del Gruppo MAN. "Riutilizzando e rigenerando componenti usati si risparmiano risorse e si riduce il consumo energetico" ribadisce. "Senza contare il calo delle emissioni per il minore numero di pezzi nuovi prodotti. Clienti quali la Deutsche Bahn e le società dei trasporti pubblici sono i primi a farne richiesta." Questo è l'aspetto "ecologico" della serie "ecoline". In questo modo, ecoline favorisce l'attuazione della strategia di Responsabilità sociale di MAN contribuendo a rispettare l'ambiente e supportando una mobilità sostenibile. A essere presi in considerazione sono gli automezzi dai quattro anni in su, una fascia in cui rientra il 70 - 80 percento dei mezzi in un parco veicoli. È su questa categoria di clienti che l'approccio "ecoline" fa inizialmente presa, viste anche le valide argomentazioni a favore di prodotti, per così dire, "stagionati": essendo realizzato in base alle stesse specifiche di un pezzo nuovo, un ricambio MAN offre la stessa qualità, le stesse garanzie e un prezzo a volte fino al 50 percento inferiore. Inoltre, sostituire è più veloce che riparare, traducendosi in tempi di inattività più brevi. Tuttavia, è essenziale ricordare che,

"I pezzi vengono ispezionati per identificare usura e fatica dei materiali."

Georg Kugler, Direttore Prove a caldo e ricambi presso MAN Norimberga

Foto: Vuk Latinovic

780

MOTORI

Nel 2013, 616 motori di autocarri e 164 motori di autobus sono stati rigenerati presso lo stabilimento MAN di Norimberga.

1.800

RICAMBI

Al momento, è possibile ordinare presso MAN circa 1.800 ricambi. Questo portafoglio verrà esteso per contenere più di 3.000 articoli entro il 2016.

“Rigenerando componenti usati si risparmiano risorse e si riduce il consumo energetico.”

Stefan Ott, Responsabile di progetto, ricambi originali MAN “ecoline”

Per passare in rassegna le altre foto sulla rigenerazione dei motori a Norimberga utilizzare la app.

installando ricambi originali MAN, il veicolo acquista valore. È qui che “ecoline” diventa anche sinonimo di “economico”.

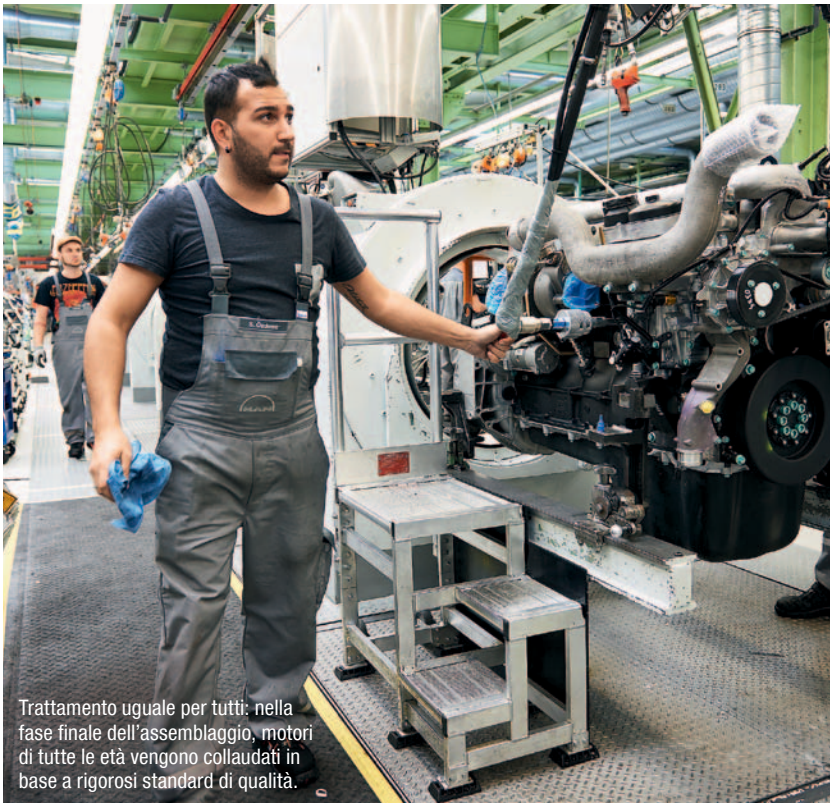
OGNI RICAMBIO MAN include un sistema di rimborso dell’anticipo: ad esempio, un cliente che acquista una pompa dell’acqua “ecoline” dalle officine MAN, paga un prezzo d’acquisto maggiorato del 10 - 15%. Tuttavia, non appena il componente originale usato viene reso, l’importo dell’anticipo viene restituito. Il componente usato viene inviato a Salzgitter nella Bassa Sassonia, il centro per i resi riciclabili, e poi trasferito a un tecnico esperto per essere ulteriormente lavorato. Tutto ciò che riguarda i motori viene inviato a Norimberga.

Quello dei Ricambi originali MAN “ecoline” è un progetto importante, che richiede una vasta struttura logistica di supporto. Per gli anni a venire, si prevede di espandere la portata del portafoglio e incrementare il numero di Paesi partecipanti. Nel 2013, il fatturato complessivo dei ricambi “ecoline” è stato pari a 140 milioni di euro. “ecoline è una delle nostre proposte più importanti” conferma Frantz Perre, Direttore Post-vendita presso MAN Truck & Bus Francia. Dalla sua introduzione in Germania, il programma è adesso disponibile in 17 Paesi europei. In continua espansione, questo piano intende coinvolgere i restanti principali 50 mercati mondiali.

I ricambi originali MAN “ecoline” rappresentano solo una piccola parte del portafoglio complessivo dei pezzi originali MAN. Tutti i pezzi originali sono realizzati attenendosi alle rigorose linee guida MAN in materia di qualità e, di conseguenza, agli standard tecnologici più avanzati. Inoltre, prevedono una garanzia di 12 mesi con copertura mondiale. Al fine di ridurre il più possibile i tempi di inattività associati ai guasti, di norma, i centri di assistenza MAN hanno in giacenza 8.000 pezzi originali, anche per modelli meno recenti e veicoli speciali. Il 95 percento di tutti i pezzi originali viene recapitato presso le officine entro 24 ore dalla richiesta.

MAN ha in giacenza un totale di 200.000 pezzi originali presso magazzini centrali disseminati in tutto il mondo e, al momento, offre circa 1.800 articoli, cui dovrebbero aggiungersi altri 1.200 entro il 2016. Tra questi anche quello con codice “ecoline” 51.06500-9089, che resterà nel portafoglio.

Le immagini dell’intero processo di riciclo sono alla pagina > www.man.eu/discovermanecoline



Trattamento uguale per tutti: nella fase finale dell’assemblaggio, motori di tutte le età vengono collaudati in base a rigorosi standard di qualità.

Pronti per la partenza: motori nuovi e rigenerati giacciono presso lo stabilimento MAN a Norimberga in attesa di spedizione.

Foto: Vuk Latinovic

MAN, che passione

Visite dello stabilimento, incontri con esperti e 170 camion in prova: all'insegna dello slogan "Meet the world of efficiency", i MAN Trucknology Days organizzati a Monaco di Baviera hanno offerto ad autisti, appassionati e clienti un intenso programma di eventi.

Toni Estermann è emozionato. L'Amministratore Delegato della società distributrice di mezzi agricoli Kühlhaus Gunzwil AG ha appena concluso una visita guidata all'interno dell'impianto MAN di Monaco. "È impressionante vedere che solo una minima parte della produzione viene eseguita da dispositivi robotizzati". Estermann è un cliente MAN ed è arrivato dalla Svizzera per osservare da vicino la produzione, ma anche per toccare con mano i nuovi veicoli Euro 6. È uno dei 6.000 visitatori arrivati a Monaco attirati da un evento del calibro del Trucknology Days. Giri di prova, incontri con esperti, 170 autocarri in esposizione, tour guidati dello stabilimento: due giorni intensi per un programma che ha richiamato autisti, appassionati, clienti e dipendenti MAN al Truck Forum e sul circuito di prova.

Uno spettacolo da non perdere: l'esposizione speciale dei mezzi antincendio. Gli allestitori hanno presentato veicoli montati su autotelai MAN con motori Euro 5 ancora omologati a livello regionale e, per la prima volta, anche con il nuovo motore Euro 6. I tanti visitatori hanno aspettato il proprio turno per salire sulla scala allungabile e godere della maestosa vista aerea, mentre i pompieri volontari di Hohenpeissenberg si concentravano sugli aspetti tecnici dei veicolo: "Vogliamo vedere cosa offrono i diversi produttori di carrozzerie". Naturalmente, erano disponibili anche test su strada. Ben 36 veicoli erano pronti per le prove sotto la supervisione dei collaudatori MAN ProfiDrive sulla pista, sulle vicine strade locali o in autostrada.

Mentre i pompieri bavaresi si spostavano al circuito di prova, Jack Penders ispezionava i veicoli in mostra davanti al Truck Forum. Qui MAN ha presentato tutti i veicoli della gamma, utilizzati nei vari ambiti industriali. L'olandese Penders lavora presso il centro assistenza MAN di Venlo. "Sono qui per conoscere i nuovi modelli e servizi, e poter rispondere adeguatamente alle tante domande dei miei clienti". Sandra e Paul Schuler sono

Oggi tocca a me: due generazioni dietro un grande volante.

"Per me MAN vuol dire 20 anni di belle esperienze."

Toni Estermann, Amministratore Delegato di Kühlhaus Gunzwil AG

Autocarri a portata di mano: i visitatori dei Trucknology Days hanno potuto provare in prima persona i veicoli MAN.

Foto: Richard Kienberger

“Eventi come i Trucknology Days fanno capire cos’è la qualità MAN.”

Roberto Ruiz, proprietario di Transportes R. Ruiz e Hijos

Panoramica dei veicoli: l’area del circuito di prova è costellato di veicoli pronti per essere visionati o provati.

Mezzi pesanti: è possibile provare sul circuito anche i grandi autoarticolati.

meno coinvolti dalle questioni tecniche, poiché attratti dall’esperienza avventurosa in sé. Il piccolo Paul di tre anni siede beato dietro al volante. Sono questi i momenti indimenticabili che un’esperienza come i Trucknology Days offre agli ospiti. È dal 2008 che MAN annualmente apre le proprie porte, riscuotendo sempre un enorme successo. Ma con i 6.000 visitatori di quest’anno, ha segnato un nuovo record. I visitatori sono giunti a Monaco da 27 Paesi, dal Brasile all’Estonia, persino dalla Corea del Sud. Roberto Ruiz arriva dalla Spagna. La sua società di trasporti Transportes R. Ruiz e Hijos possiede sette autocarri MAN ed è cliente da oltre 15 anni. “Sono eventi come i Trucknology Days e l’affidabilità dei veicoli a dare un senso della vera qualità offerta da MAN” dice. Un momento importante per lui, avendo potuto guidare per la prima volta un veicolo Euro 6 sul circuito di prova. “Il veicolo si muove meravigliosamente, proprio come l’Euro 5” commenta Ruiz. Fuori dalla pista, gli autocarri MAN hanno dimostrato le proprie capacità anche su percorsi accidentati. Lì accanto, erano esposti autoarticolati per usi agricoli e forestali, nonché veicoli completi adattati per rispondere alle esigenze specifiche del settore agricolo.

I TRUCKNOLOGY DAYS organizzati a Monaco hanno dato il via al “MAN Trucknology RoadShow 2014”, durante il quale una flotta di 65 veicoli delle gamme TGL, TGM, TGS e TGX girerà in tutta Europa e verrà offerta in prova ai clienti dal personale vendite MAN per diversi giorni. Per Toni Estermann è stata un’ulteriore conferma della qualità MAN cui si affida da anni: “In 20 anni MAN mi ha regalato solo belle esperienze. I telai sono leggeri, ma molto resistenti, e il rapporto qualità/prezzo è eccellente.” I Trucknology Days 2014 hanno solo confermato nuovamente la sua opinione positiva.

Altre immagini dei Trucknology Days 2014 sono su > www.flickr.com/photos/mantruckandbus

Utilizza questo codice QR per visualizzare il video dei Trucknology Days 2014.

Foto: Richard Kienberger

Il Misano World Circuit ha ospitato il "Weekend del Camionista", che ha dato il via ufficiale al campionato di categoria European Truck Racing.

Sul podio ancora una volta protagonisti assoluti i piloti MAN.

Dal Samoter al Weekend del Camionista:

la voglia di crederci ancora

Il salone delle macchine movimento terra, dei cantieri e dell'edilizia, così come l'evento di apertura del Truck Race, sono stati l'occasione per ribadire la vitalità dell'autotrasporto italiano e la voglia di riscossa di tutto il settore.

Da Verona a Misano il segnale è stato chiaro: l'autotrasporto italiano non intende rinunciare a occupare un ruolo di primo piano nei nuovi scenari economici che il nostro Paese si appresta a vivere sull'onda della ripresa che, seppur timidamente, sta attraversando tutta l'Europa.

FINO ALL'ULTIMO, la 29ª edizione della rassegna veronese dedicata al movimento terra sembrava in discussione, ma come spesso succede quando le previsioni sono negative, dalle criticità nascono delle opportunità e così la presenza di MAN Truck & Bus Italia nei padiglioni veronesi è stata uno degli elementi qualificanti dell'intera fiera.

Se gli organizzatori chiudono il bilancio citando i 40 mila visitatori provenienti da 55 Paesi, si può stare certi che molti di questi non hanno perso l'occasione di provare il nuovo MAN TGS Euro 6 nell'area appositamente allestita per i test, dove sono state ricreate alcune situazioni tipiche di impiego in cava e in cantiere e una salita e discesa su sterrato. Non era difficile immaginare che la possibilità di cimentarsi in un passaggio a elevata difficoltà ha incuriosito molti visitatori, ma non sono mancati anche i professionisti della cava che hanno potuto verificare come la nuova generazione Euro 6 MAN non ha perso nulla della sua proverbiale affidabilità nell'affrontare ogni difficoltà e che ne fa uno dei veicoli più stimati in questo comparto. In particolare i visitatori hanno apprezzato la funzionalità e la comodità del MAN HydroDrive® che trasforma rapidamente il TGS da un agile 4x2 sull'asfalto in un aggressivo 4x4 sullo sterrato. Molto interesse hanno suscitato anche i veicoli statici sullo stand MAN, dove il pubblico ha avuto l'occasione di vedere da vicino il mastodontico TGS 41.480

Foto: MAN

40

MILA VISITATORI

Questo l'eccezionale bilancio a conclusione della 29ª edizione del Samoter.

8x4 e il piccolo TGL 12.250 allestito con ribaltabile e gru retrocabina.

"Torniamo dal Samoter un po' più ottimisti - sottolinea Gancarlo Codazzi, CEO di MAN Truck & Bus Italia. Sono felice che MAN abbia partecipato alla fiera veronese perché la passione e l'entusiasmo che ho visto sul nostro stand mi ha confermato di quanto la voglia di rilancio sia forte e radicata tra i nostri autotrasportatori".

A sinistra: nell'area esterna MAN al Samoter era possibile provare il MAN Hydrodrive®. Sotto: una panoramica del paddock MAN a Misano

Lo stand MAN in fiera a Verona durante il Samoter ha come sempre catturato l'attenzione di molti visitatori

Atmosfera diversa al Misano World Circuit, per quello che viene considerato l'appuntamento più atteso da tutti gli appassionati di camion. Si chiama "Week-end del Camionista" e da anni conferma con i numeri e il rinnovato successo di meritarsi l'attesa carica di aspettative che lo precede. L'evento sportivo, ovvero l'apertura del campionato Europeo Truck Racing, è stato certamente l'elemento di maggior richiamo a cui fanno da contorno il raduno dei camion decorati, l'opportunità di provare alcuni veicoli avvalendosi della struttura allestita dalla rivista Tuttotrasporti e le hospitality delle varie case. Proprio in quest'ambito ancora una volta MAN Truck & Bus Italia ha saputo essere al centro dell'attenzione con oltre 1.500 ospiti accolti nei due giorni della kermesse nella struttura allestita per l'occasione. Presso l'area MAN sorseggiando un drink o rinfrescandosi con un gelato, si potevano ammirare la Ducati MotoGP di Andrea Dovizioso e l'Audi R8 che partecipa con successo al Campionato GT; sempre del team Ducati Corse, era esposto il trattore MAN TGX e il trailer che accompagnano la squadra in tutte le trasferte europee del Campionato mondiale, oltre a tutta la nuova gamma MAN Euro 6.

"OVUNQUE SI RESPIRAVA voglia di velocità – commenta Alessandro Smania, Direttore Marketing di MAN Truck & Bus Italia - ma non abbiamo voluto dimenticare la sicurezza, così alcuni clienti hanno avuto modo di sperimentarla in pista, sotto la guida esperta di insegnanti attenti e competenti al volante di tre Audi (una R8, una RS5 Cabrio e una RS3) e di altrettanti trattori MAN TGX, cimentandosi in prove di frenata sul bagnato, slalom e perdita di controllo in condizioni di scarsa aderenza. Un'occasione per affinare la propria tecnica di guida e conoscere ancora meglio i dispositivi di sicurezza disponibili sui TGX di ultima generazione".

Le gare dell'European Truck Race hanno invece riproposto il duello "in casa" tra gli alfieri MAN: con il giovane Norbert Kiss che si è inserito nel duello tra il campione in carica Jochen Hahn e il suo eterno avversario Antonio Albacete. Tanto spettacolo con un unico denominatore comune: a vincere è sempre un MAN.

Avanti con i TGX Euro 6

Vantaggio competitivo e notevole apprezzamento dai clienti, ecco perché Alpetrans ha avviato un intenso programma di ricambio dell'intera flotta, scegliendo ancora i MAN TGX EfficientLine Euro 6.

In due o tre anni riconvertiremo l'intera flotta con i MAN TGX Euro 6 EfficientLine". Un'affermazione importante, considerato che il parco veicoli di Alpetrans conta 150 trattori tra la sede centrale italiana e le due consociate in Slovacchia e Bulgaria. Eppure Serafino Dino Tolfo, Amministratore Delegato di Alpetrans, sa quello che dice e non è sua abitudine fare dichiarazioni che non si concretizzano in seguito. Giusto quindi approfondire le motivazioni di tanta determinazione, che arrivano puntuali e precise.

"Non lo nascondo, quando sono stati presentati i primi veicoli Euro 6, io, come tanti miei colleghi, eravamo molto perplessi di fronte alla complessità tecnologica della nuova generazione di camion - spiega Tolfo -. A quasi un anno di distanza mi sono ricreduto: affidabilità e consumi non solo sono a livello dei più performanti Euro 5 ma molti parametri sono stati ulteriormente migliorati. Da qui nasce la scelta di accelerare il processo di rinnovamento della flotta che, unitamente al suo ampliamento, penso sarà completato al massimo in tre anni, ma non è da escludere anche prima. Ho infatti avuto modo di verificare che veicoli a basso impatto ambientale e di ultima generazione sono molto apprezzati anche dai nostri clienti, soprattutto dai grandi gruppi che per le gare d'appalto danno grande importanza a questo aspetto. Senza dimenticare che la nostra azienda è specializzata in trasporti a temperatura controllata e quindi un'avaria può comportare danni gravissimi, se non irreparabili, al carico. Per noi l'affidabilità è irrinunciabile".

ALPETRANS opera con i suoi veicoli in tutta Europa: i servizi sul territorio nazionale sono garantiti dalla flotta italiana che, oltre alla sede centrale di Marostica, in provincia di Vicenza, può contare su due filiali a Milano e Bari, per la precisione a Lacchiarella e Conversano. I trasporti nel resto del continente sono invece divisi tra la sede centrale italiana e le due consociate europee: Alpetrans Bulgaria di Plovdiv, a 70 chilometri dal confine turco sulla direttrice verso questo Paese, e Alpetrans Slovenko a Senec, in Slovacchia, all'interno di un grande polo logistico a una ventina di chilometri da Bratislava.

"Siamo specializzati in trasporti a temperatura controllata in tutte le sue declinazioni - spiega Tolfo -, serviamo tutta la filiera alimentare e negli anni abbiamo allargato la nostra offerta anche all'industria farmaceutica e florovivaistica, oltre a servizi mirati per trasporti ad alto valore, come capi di moda e apparecchiature elettroniche. Quando si parla di temperatura controllata si pensa subito al freddo, ma in realtà noi trasportiamo anche cioccolato e suoi derivati che hanno bisogno di viaggiare d'estate e d'inverno a una temperatura compresa tra i 12° C e i 16° C, come del resto buona parte dei prodotti farmaceutici. Invece, per i servizi di catering e la fornitura delle vettovaglie delle grandi navi da crociera, per le quali curiamo tutta la logistica degli approvvigionamenti, abbiamo semirimorchi attrezzati per trasportare merci anche a tre differenti temperature. Comune denominatore di tutte queste tipologie di trasporto è l'assoluta necessità di avere veicoli altamente affidabili, perché un'avaria può mettere a repentaglio il carico".

AFFIDABILITÀ, ma soprattutto costi di gestione e consumi contenuti, sono l'obiettivo di qualsiasi autotrasportatore, traguardo che Serafino Dino Tolfo ha centrato legando la propria flotta a MAN.

"Dopo un ottimo approccio con i primi MAN TGX 18.480 Euro 5 - racconta Tolfo -, già alla fine dello scorso anno abbiamo ordinato 14 TGX 18.440 Euro 6, a cui si sono aggiunti altri 10 TGX 18.440 Euro 6 consegnati in Bulgaria, tutti nella versione EfficientLine. Una scelta allora dettata dalla prospettiva di un prevalente uso europeo, quindi a 40 t di MTT, dove i motori da 440 cv con una cilindrata di 13 litri, potessero garantire massima robustezza, coppia elevata oltre agli ottimi consumi e velocità medie corrette. In realtà, ci siamo poi resi conto che nella totalità delle nostre mission, quindi anche in Italia su percorsi appenninici e a 44 t, questi veicoli potevano rivaleggiare e fare meglio anche dei 480 cv. Quinidi, nei nuovi ordinativi, abbiamo esteso questa scelta d'acquisto a tutta la gamma. Dall'inizio dell'anno tra la sede italiana e le consociate estere abbiamo immatricolato diversi MAN TGX 18.440 Euro 6 EfficientLine e continueremo su questa strada con l'obiettivo, come dichiarato, di convertire l'intera flotta in massimo tre anni".

La partnership tra MAN Truck & Bus Italia e Alpetrans si è estesa anche agli aspetti assistenziali con un'innovativa soluzione per la gestione dei veicoli. "A Marostica disponevamo di un'officina moderna e quindi abbiamo proposto a MAN di fornirci le attrezzature e far frequentare ai nostri meccanici gli stessi corsi di formazione degli addetti delle Officine autorizzate della rete ufficiale - spiega Tolfo -. Così oggi eseguiamo direttamente la manutenzione ordinaria e anche piccoli interventi di quella straordinaria su tutti i nostri veicoli, compresi quelli delle consociate estere quando transitano in Italia. È un altro tassello nella ricerca della massima ottimizzazione dei costi di gestione. Fermo restando che, quando i nostri camion sono in giro per tutta l'Europa, possono sempre contare sulla rete assistenziale MAN, certamente una delle più ramificate e professionali a livello europeo".

"Tutto questo senza però prescindere dall'elemento umano - conclude Tolfo -. Gli autisti rivestono sempre un ruolo di primo piano, per questo li abbiamo assecondati quando hanno manifestato il loro apprezzamento per i MAN TGX e dedichiamo alla loro formazione molte risorse, sempre ben supportati dai corsi che MAN Truck & Bus Italia organizza nell'arco dell'anno. Siamo riusciti a creare un circuito virtuoso che, anche grazie a MAN, ci consente di operare all'interno delle regole e con buoni margini di redditività. Di questi tempi non è un risultato di poco conto".

I MAN TGX EfficientLine dell'Alpetrans sono stati i protagonisti di un video promozionale.

Protagonisti ovunque

Serafino Dino Tolfo e i suoi MAN TGX EfficientLine sono i testimonials ufficiali della nuova campagna di comunicazione di MAN Truck & Bus Italia. Oltre alla tradizionale pagina pubblicitaria sulle principali riviste di settore, è stato realizzato un filmato promozionale che descrive i vari servizi offerti da Alpetrans e come MAN contribuisce al suo successo. Per la sua realizzazione sono stati necessari 5 giorni di riprese in varie locations e l'impiego di diverse persone e mezzi. Il video è visibile su www.facebook.it/manitalia.

150

TRATTORI

L'ampia flotta Alpetrans è ripartita tra la sede centrale italiana e le due consociate in Slovacchia e Bulgaria.

Serafino Dino Tolfo, Amministratore Delegato di Alpetrans

Alcuni dei TGX EfficientLine Euro 6 in forza ad Alpetrans

Franco Varvarito, al centro, con i suoi più stretti collaboratori.

Dopo il primo Euro 5, sono entrati nella flotta i nuovi TGS Euro 6

Conquistati dall'HydroDrive®

Quando la qualità è al primo posto, nei trasporti di linea, così come nel movimento terra, i veicoli hanno un ruolo fondamentale. Ecco perché Varvarito Lavori ha scelto i MAN TGS con sistema MAN HydroDrive®.

Una tradizione di famiglia che viene da lontano, ben prima della nascita della Varvarito Lavori Srl datata 1976, perché Angelo Varvarito con la terra e con i camion ci lavorava fin dalla fine degli anni Cinquanta. "Un mattone per volta" racconta Franco, il figlio oggi a capo dell'azienda di famiglia che, camion dopo camion, è arrivata alla dimensione attuale, vantando un flotta complessiva di oltre 100 macchine di cui 45 camion, tutti dedicati al trasporto di terra e materie prime per le grandi opere stradali e ferroviarie in ambito soprattutto regionale toscano.

"FIN DALLE ORIGINI il nostro obiettivo è sempre stato quello di essere meglio degli altri - spiega con orgoglio Franco Varvarito -. Una lezione imprenditoriale e di vita che ho ereditato da mio padre e ho voluto fare mia, intrecciandola con quanto di meglio le nuove tecnologie oggi ci offrono. Una scelta che non è venuta meno neppure in questi periodi difficili, ma anche "salutari" per togliere dal mercato quella schiera di "improvvisati" che con macchine tenute insieme con il "filo di ferro" cercano di farci concorrenza puntando solo sul prezzo. Oggi la crisi li ha spazzati via e i committenti hanno imparato a guardare il reale costo di un'opera a lavoro finito, quando la qualità di un lavoro si può finalmente toccare con mano. È allora che la Varvarito Lavori vince: quando si va a valutare il servizio nella sua totalità. Oggi stiamo lavorando nel grande cantiere autostradale da Barberino a Calenzano e nel rifacimento del casello di Scandicci, oltre che in altri interventi sulla strada provinciale di Valdarno: nei grandi appalti la nostra professionalità è sempre premiata".

"La società è cresciuta nel rispetto delle normative, nella loro rigorosa applicazione, stando ben attenta a rispondere a tutte le richieste del mercato - prosegue Varvarito -. Queste scelte ci hanno portato a costruire delle specifiche competenze nel nostro settore d'intervento che ci permettono di avere un vantaggio competitivo importante sui nostri concorrenti. Scelte che si traducono in una costante ricerca di quanto di meglio la tecnologia e l'informatica ci consentono di mettere al servizio del nostro lavoro. Come, per esempio, la nostra flotta, tutta composta da Euro 5 ed Euro 6, perché vogliamo rispettare l'ambiente, ma anche disporre del meglio in assoluto. Questa continua ricerca ci ha portato, qualche anno fa, ad acquistare un MAN TGS 18.540 Euro 5 dotato di MAN HydroDrive®: abbiamo subito capito che era la soluzione ottimale per le nostre esigenze. Così, quando si è trattato di rinnovare una parte consistente della nostra flotta, la scelta è caduta sui nuovi TGS 18.480 Euro 6 dotati di questo sistema, che ci permette di lavorare in cava con la stessa trazione di un mezzo d'opera, ma essere più agili e veloci nei trasferimenti stradali".

Quando si scende in questioni tecniche, la parola passa a Vincenzo Mita, responsabile della flotta e braccio destro di Franco Varvarito. "I nostri veicoli - spiega -, affrontano situazioni molto diverse: dalle salite delle cave su sterrato, a trasferimenti anche abbastanza lunghi sulla viabilità ordinaria. Un mezzo d'opera tradizionale è ideale per il primo impiego, ma penalizzato nel secondo. Invece i trattori MAN TGS con sistema MAN HydroDrive® sono il miglior compromesso tra una trazione posteriore convenzionale e la classica trazione integrale, mantenendo i vantaggi di entrambe con un peso minore, a tutto vantaggio del carico e dei consumi che, anche se non come per gli impieghi stradali, anche nel nostro lavoro rivestono un'importanza notevole. Inoltre un assale anteriore motore offre una tenuta laterale maggiore, un aspetto importante per la sicurezza, soprattutto in inverno. In altre parole i veicoli ideali per il nostro tipo di utilizzo".

PRESSO L'IMPIANTO DI PRATO, uno dei 10 nuovi TGS 18.480 sta scaricando del materiale e, da vuoto, la ripartenza sullo sterrato avviene senza problemi e pattinamenti. "Questa è una classica situazione dove il MAN HydroDrive® si rivela utilissimo - spiega Vincenzo Mita -. Con un veicolo tradizionale le gomme avrebbero pattinato, il battistrada si sarebbe rovinato e al collaudo ci avrebbero imposto di cambiare pneumatici. Questo non è accaduto quindi con queste gomme percorreremo molti più chilometri, un elemento da tenere in grande considerazione. Molto utile in condizioni di utilizzo estreme si rivela anche il MAN PriTarder®, molto più efficace e meno stressante per la meccanica di un rallentatore tradizionale".

"I nostri autisti li hanno subito apprezzati - conclude Mita -, anche questo un aspetto che noi curiamo con molta attenzione, perché un autista soddisfatto lavora meglio ed è più professionale. Per esempio, da tempo le nostre cabine sono dotate di aria condizionata e siamo molto rigorosi sul rispetto delle norme di sicurezza, anche per i materiali di consumo che impieghiamo. Inoltre, con MAN TeleMatics®, il sistema di gestione telematico della flotta, abbiamo sempre sotto controllo tutti i veicoli: sappiamo dove si trovano, fra quanto arriveranno a caricare o scaricare, sia presso la nostra sede sia nei cantiere esterni. Tutto contribuisce alla qualità del nostro servizio".

Perché MAN HydroDrive® e MAN PriTarder®

MAN HydroDrive® è la trasmissione ideale per i veicoli occasionalmente usati nel fuoristrada e nelle situazioni in cui è necessaria una trazione supplementare sull'assale anteriore. Il sistema prevede una pompa idraulica all'uscita del cambio che alimenta i motori idrostatici alloggiati nei mozzi ruota dell'assale anteriore. L'impiego di questi motori consente di rinunciare al ripartitore di coppia, tipico della trazione integrale convenzionale; così nell'uso su strada solo le ruote posteriori sono motrici, mentre la pompa idraulica e i motori sui mozzi non generano attrito. Rispetto ad una trazione integrale tradizionale si ha quindi una diminuzione della tara con incremento del carico utile di circa 400 kg, nessuna modifica dell'altezza del telaio, maggiore sicurezza su fondo sterrato o bagnato, effetto del freno motore anche sull'avantreno e minor consumo di carburante.
MAN PriTarder®, il retarder ad acqua che lavora direttamente con il liquido del circuito di raffreddamento, è integrato nel sistema elettronico di gestione dei freni continui MAN BrakeMatic®. Questo sitema sviluppa una potenza frenante pari a 600 kW anche a bassa velocità, è esente da manutenzione e agisce direttamente sull'albero motore, facendosi carico fino al 90% di tutte le frenate, così aumenta sensibilmente anche l'intervallo di manutenzione dei freni di servizio. La combinazione del freno motore a regolazione elettronica Exhaust Valve Brake (EVBec) e del retarder ad acqua MAN PriTarder® costituisce un sistema frenante efficiente e dai consumi ridotti.

TuttoCompreso: costi certi e vantaggi sicuri

SI CHIAMA MAN TUTTOCOMPRESO ed è un insieme di pacchetti con i quali il cliente può usufruire di una vasta gamma di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria avendo la certezza di prezzi trasparenti e di un servizio completo che include manodopera e ricambi originali con lo smaltimento dei componenti usati. Solo così è possibile mantenere inalterato il valore e l'efficienza del proprio veicolo grazie al perfetto mix tra la professionalità delle officine autorizzate MAN e la qualità dei ricambi originali.

Ecco alcuni esempi di pacchetti comprensivi di manodopera: "Cinghia" che, a partire da 270 euro, propone cinghia dentata e tendicinghia; "Freni" che, a partire da 470 euro, propone dischi e pastiglie (o solo le pastiglie, a partire da 170 euro). Il pack "Essiccatore" con essiccatore e montaggio da 320 euro oppure "Turbo" che, a partire da 1.200 euro, offre turbocompressore, guarnizioni e prigionieri, dado e controdado esagonale, anello di tenuta toroidale e fascetta, il tutto montato. La promozione è valida fino al 31 dicembre 2014 presso le officine autorizzate MAN che aderiscono all'iniziativa.

MAN Academy, l'importanza della formazione

La nuova sede, anche se inaugurata da poco, funziona a pieno ritmo.

LA FORMAZIONE è uno degli elementi fondamentali per garantire ai propri clienti un servizio dopovendita impeccabile. L'affidabilità del veicolo industriale è determinante, ma un servizio di assistenza tempestivo e competente lo è altrettanto: il tecnico d'officina deve conoscere alla perfezione tutte le opportunità offerte dalla nuova diagnostica avanzata e metterle a frutto per garantire un servizio rapido e risolutivo. Ecco perché il nuovo training center di Man Truck & Bus Italia rappresenta un ulteriore passo per essere ancora di più al servizio dei propri clienti. La nuova struttura sorge a Villafranca, alle porte di Verona e nelle immediate vicinanze della sede della filiale italiana di MAN, in una struttura appositamente pensata per accogliere i corsi di formazione. Per questo negli 800 mq totali trovano posto due aule da 15 posti per i corsi teorici e altri 500 mq dedicati all'area di formazione pratica, con ampi spazi per i mezzi e le relative attrezzature didattiche. La nuova struttura è stata predisposta fin dalla sua progettazione per l'erogazione di corsi pratici e teorici sia per gli autobus MAN e NEOPLAN, sia per gli autocarri MAN. La MAN Academy funziona già a pieno ritmo ed entro la fine dell'anno saranno oltre un centinaio i corsi erogati con la partecipazione di oltre 1.000 tecnici provenienti dalle officine della rete MAN di tutta Italia.

Galileo, il nuovo turistico powered by MAN

Ecco il Galileo HD, in grado di addentrarsi anche nei luoghi difficilmente raggiungibili.

LE BELLEZZE ARTISTICHE e paesaggistiche dell'Italia sono un nostro vanto ma spesso sono anche collocate in luoghi difficilmente raggiungibili, soprattutto per gli autobus più lunghi. Ecco perchè, alla già ampia gamma di veicoli turistici MAN e NEOPLAN disponibile, MAN Truck & Bus Italia ha deciso di realizzare una partnership con lo storico carrozziere italiano Barbi allestendo sul telaio RR2 di MAN, un veicolo pensato proprio per rispondere a questa specifica esigenza: il Galileo HD. Lungo 10,35 m, il nuovo bus turistico ha una portata di 43+2 passeggeri con una capacità dei bauli di ben 9,5 mc; la motorizzazione è affidata al sei cilindri MAN D2066 di 11,5 litri per 400 cv di potenza e una coppia di 1.900 Nm. Il cambio può essere automatizzato o manuale, mentre le sospensioni sono pneumatiche. Il Galileo HD può essere personalizzato internamente con una vasta gamma di dotazioni, a cominciare dalla toilette (optional che "ruba" due posti), fino all'impianto di climatizzazione e ai vari sistemi di infotainment.

Il re dei chilo metri

Un milione sul contachilometri potrebbe sembrare troppo per un autocarro. Ma i veicoli MAN continuano a funzionare perfettamente ben oltre questo traguardo, senza richiedere la sostituzione del motore. E non solo sulle ben tenute strade tedesche.

Resistente e senza traccia di ruggine: il veicolo di Paul Kick viene sottoposto regolarmente a manutenzione.

Passione per la guida: Paul Kick e il suo camion hanno percorso insieme ogni chilometro.

Foto: Frank van Groen

Un continuo andirivieni: dal 2007 il MAN TGA di Paul Kick trasporta qualsiasi tipo di carico tra Berlino e Colonia.

MAN magazin

Consultare la app per scoprire come anche gli autobus possono superare il milione di km.

Verde sopra e rosso sotto, il più grande amico di Paul Kick non ha nome, solo un numero. Nonostante l'età, è ancora brillante, ed è milionario. Per la precisione, ha milioni di chilometri alle spalle. Il personaggio in questione è un TGA 19.440 del 2007, il mezzo MAN Truck più vecchio che Paul Kick possiede, "praticamente un membro della famiglia". Da sette anni, il veicolo da 40 tonnellate fa parte della flotta della ditta di movimentazione di Kerpen, in Germania, durante i quali si è spostato tra le aree metropolitane di Colonia e Berlino, percorrendo autostrade, vie di montagna e stradine bianche. Questo autocarro ha un carico utile massimo di 25 tonnellate, e trasporta tutto, dagli articoli alimentari, agli allestimenti per le fiere, fino ai materiali edili. Naturalmente, anche altri veicoli pesanti possono svolgere questo servizio. Si sa, quando un mezzo invecchia, potrebbe iniziare a perdere olio, avere le batterie scariche e mostrare segni di ruggine. "I miei veicoli stanno benissimo" dice Paul Kick. L'autoarticolato ha già superato il milione di chilometri, ognuno dei quali percorso con Kick al volante.

Paul Kick è praticamente cresciuto sui camion, considerato che da bambino accompagnava suo padre, il fondatore della ditta di famiglia. Oggi, gestisce la società insieme ai suoi fratelli. Negli anni, Kick è diventato un grande estimatore dei mezzi MAN. Sottolinea che oltre alla qualità superiore, una manutenzione regolare e stile di guida intelligente sono fondamentali per ottenere il massimo delle prestazioni dal proprio veicolo. E quando si parla di assistenza, occorre ricordare di cambiare l'olio, controllare i freni e verificare lo stato dei cuscinetti delle ruote. Grazie alla formazione ricevuta dai meccanici motoristi MAN, Kick è in grado di fare tutto questo da solo. E mentre era lì, ha potuto toccare con mano la qualità dei veicoli in riparazione. In realtà, "Non c'era molto da fare," confessa strizzando l'occhio.

Il deserto sotto le ruote: ogni anno, gli autocarri della flotta di Saif Bin Darwish percorrono circa 100.000 km su aree sterrate.

1,04

MILIONE DI CHILOMETRI

Il MAN TGA di Paul Kick ha superato il milione di chilometri, funzionando perfettamente per anni senza richiedere riparazioni importanti. Ciò non sorprende, sapendo che gli autocarri MAN sono progettati per una vita utile di oltre 1,5 milioni di km.

Wolfgang Kamith, responsabile di una ditta di trasporti di Worms, non ripara i propri mezzi da sé, ma si affida da vent'anni all'officina autorizzata MAN di zona. "A loro non interessa solo acquisire nuovi clienti, offrono anche consulenza gratuita. Senza questo supporto non avremmo mai potuto toccare il record del milione di chilometri". Qualche tempo fa, ha dovuto far riparare l'assale posteriore del suo autocarro da 7,5 tonnellate. Immatricolato nel 1996, il contachilometri del veicolo segnava 950.000 km. "Mi sono detto, è un MAN, ne vale la pena". Thomas Dillitzer, responsabile Gestione vendite di MAN Trucks Germania, dichiara: "Fare una riparazione conviene sempre, salvo quando il costo del lavoro supera il valore del veicolo. I nostri autocarri, tuttavia, sono costruiti per viaggiare per 1,5 milioni di km e oltre."

Kamith è un tutt'uno con il suo camion, con la cabina intramontabile e la cuccetta comoda, e non vuole staccarsene. Finora, ha percorso 1.185.00 km attraversando la Svezia, l'Inghilterra e l'Italia, sempre al massimo delle prestazioni. Il suo MAN 8/223 della gamma L 2000 funziona ancora con il motore originale del 1996, così come è dell'epoca anche l'impianto di riscaldamento. Il motore a sei cilindri è così silenzioso che si riesce ad ascoltare la radio senza problemi, anche in autostrada. E i suoi 220 cavalli sono tanto potenti "che anche sulle strade di montagna non si percepisce lo sforzo, si guida normalmente." Il capo si accerta che i suoi autisti trattino il veicolo con la dovuta cautela: niente giri alti, riduzione della marcia e immediato controllo meccanico non appena l'autista percepisce rumori strani. Tutto considerato, l'autocarro è ancora lontano dalla rottamazione, dice. Benché Kamith non possa più utilizzare il veicolo per trasferimenti a lungo raggio, può ancora venderlo.

MAN OTTIENE IL MASSIMO delle prestazioni, non solo sulle strade tedesche, notoriamente ben mantenute, ma anche in zone dove sabbia e caldo estremo la fanno da padroni. Come, ad esempio, negli Emirati Arabi Uniti, a 6.000 km verso sud-est. Il gruppo di società Saif Bin Darwish, specializzato in progetti di edilizia civile e industriale, si affida agli autocarri tedeschi da 30 anni. Tre camion hanno già superato il traguardo del milione di chilometri. "Non ci ha affatto sorpreso che i modelli MAN TGA abbiano superato il milione di chilometri senza contraccolpi" dichiara R.D. Pepler, Direttore Generale Divisione dello stabilimento presso Appalti di ingegneria civile della Saif Bin Darwish. Dal suo punto di vista, ciò che favorisce l'utilizzo prolungato dei veicoli sono la manutenzione costante e i corsi di formazione specialistica offerti da MAN. I corsi ProfiDrive migliorano le competenze teoriche e pratiche degli autisti per evitare danni dovuti a una guida errata. I 750 veicoli della flotta Saif Bin Darwish vengono impiegati nei cantieri di tutto il Paese, con una media di 200.000 km all'anno, metà dei quali fuori strada. Nonostante le aspre condizioni, i poderosi autocarri MAN hanno un costo di manutenzione ridotto e una lunga vita utile, ben oltre il milione di chilometri. Quindi, non c'è da meravigliarsi, se clienti da tutto il mondo siano persuasi da un tale livello di qualità.

"Senza MAN non avremmo mai toccato il milione di km."

Wolfgang Kamith, fondatore e Amministratore Delegato, Kamith Lastentaxi

Foto: MAN

L'efficienza incontra la potenza.

MAN TGX con motori D38 fino a 640 CV. MAN kann.

Il MAN TGX spinto dai nuovi motori D38 porta in strada una perfetta sintesi di efficenza e potenza e dà un energico impulso al successo del tuo business. Con potenze da 382 kW (520 CV) a 471 kW (640 CV nel segmento dei traini eccezionali) e coppie motrici da 2.500 a 3.000 Nm, gli inediti propulsori ridefiniscono gli standard di potenza, affidabilità e redditività. Basta premere leggermente l'acceleratore e la dinamica di marcia si esprime allo stato puro, accompagnata da spiccate caratteristiche di economicità.
Scopri la catena cinematica di classe superiore: www.mantruckandbus.it/D38

MAN