#### FRENARE BENE. VIAGGIARE MEGLIO. INTARDER!

Frenare bene significa viaggiare meglio. Viaggiare meglio significa viaggiare in modo più efficiente, sicuro ed ecologico. Il freno idrodinamico ZF-Intarder consente di frenare senza fading e usura, riduce fino al 90% le sollecitazioni sui freni d'esercizio, diminuendo contemporaneamente i costi di manutenzione. Considerando l'intero ciclo di vita del veicolo, l'Intarder offre un notevole potenziale risparmio che consente un rapido ammortamento. Inoltre l'ambiente beneficia delle ridotte emissioni di polveri e acustiche. Chi sceglie lo ZF-Intarder viaggia senz'altro meglio. www.zf.com/intarder







## **Scopri tanto**

di più su MANmagazine nella versione digitale per tablet.

**MAN**magazine



Basta scaricare l'app gratuita:







La rivista MANMAGAZINE viene pubblicata due volte l'anno in 16 lingue.

**PUBBLICATO DA MAN Truck & Bus** Stefan Klatt (V.i.S.d.P.),

Dachauer Straße 667, 80995 Monaco, Germania 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

EDITORIALE, Alessandro Smania DIRETTORE UNITÀ CONTENUTI Klaus-Peter Hilger REDATTORI E AUTORI Yasmine Sailer (resn.) Autori freelance: Danja Antonovic, David Mayer, Marcus Schick, Vanessa Schmidt REDAZIONE INTERNAZIONALE Peritus Precision

**DIRETTORE EDITORIALE** Sara Austen GRAFICA Micheline Pollach, Christian Kühn REDATTORE GRAFICO Elke Latinovic IMMAGINE DI COPERTINA Tillmann Franzen 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

AGENZIA PUBBLICITARIA Zeitzeichen Vertriebs GmbH, Radka Neumann, Tel.: +49. 8323. 9984630, COPYRIGHT ©2015 MAN e C3 Creative Code and Content GmbH



#### Il meglio del mondo MAN

QUALI CLIENTI hanno acquistato i primi dei veicoli commerciali MAN, mentre altri arautocarri MAN? E che dire della prima volta in ticoli tratteranno di tecnologia, prodotti e mocui sono comparsi gli autobus nel 1915? Questo bilità, con spazio dedicato alla trasmissione numero di MANmagazine è dedicato alla MAN HydroDrive, tutti da leggere e da scopricelebrazione di un momento storico, i cento re. MANmagazine è pronto da esplorare nella anni degli autocarri e degli autobus MAN. Il noversione stampata o nella versione per tablet stro Speciale mette in luce la lunga tradizione come app da scaricare per iOS e Android.

## MANMagazine











#### **SOMMARIO**

#### 04 Anima e cuore

Da sette anni, Simone Wenzel e il suo MAN LE 220 C sono partner inseparabili.

#### 06 Tutti in campo

MAN offre un'ampia gamma di veicoli per applicazioni agricole.

#### 08 Vero amore

La famiglia Schmitz vanta una tradizione alla guida di camion che risale a 57 anni fa e quattro generazioni.

#### 13 Sotto l'egida bavarese

Il birrificio di Monaco Augustiner Bräu si affida ai veicoli MAN dal 1915.

#### 14 Al top della forma

I veicoli usati MAN TopUsed sono apprezzati da clienti in tutto il mondo.

#### 18 Enfasi sulla trazione

La trasmissione MAN HydroDrive dà prova di affidabilità in una cava.

#### 22 Tutto sotto controllo

I responsabili delle flotte hanno un vero risparmio con MAN TeleMatics.

#### 26 News dall'Italia

Fatti, interviste, testimonianze dal mercato italiano.

#### 34 Pesce fresco by MAN

Dalla Croazia alla Polonia, in viaggio su un autocarro per il trasporto di surgelati.





Altre immagini di Simone Wenzel e del suo veicolo dal milione di chilometri sono nella app.

Simone Wenzel è un'autotrasportatrice autonoma di Lünen nella Renania Settentrionale-Vestfalia, Germania. Guida camion dal 1999, ma le sono bastati sei mesi al volante di un MAN per sviluppare una passione per questi veicoli. Dal 2008, Simone guida un MAN LE 220 C rosso.

Simone, quanti chilometri hai percorso? Pur essendo stato immatricolato nel 2002, il contachilometri segna già 1.018.444 km. Prestazioni non da poco considerate le piccole dimensioni!

Parlaci della tua routine quotidiana alla guida di questo veicolo. Attraverso la regione consegnando giornali e altra merce cinque giorni alla settimana, per un totale di circa 85.000 chilometri l'anno.

Che cosa ti piace di più del tuo veicolo?

La sua affidabilità. Il mio MAN non mi ha mai delusa. Sono un'autotrasportatrice autonoma, quindi devo poter contare sui miei strumenti di lavoro e so di potermi fidare ciecamente di questo veicolo. È ovvio che, come per tutti gli autocarri, deve essere sottoposto a regolare manutenzione ogni tre mesi ma, tranne per la sostituzione degli ugelli dell'iniezione, non ha mai avuto bisogno di riparazioni di grossa entità. Viaggia ancora con motore e trasmissioni originali.

Secondo te, quali caratteristiche sono essenziali per un buon autocarro? Senza dubbio un motore potente. Il mio sei cilindri ha una trazione eccezionale, a cui non rinuncerei mai per ritornare a un motore a quattro cilindri.

Quando questo veicolo dovrà inesorabilmente andare in pensione, cosa acquisterai? Decisamente un MAN! Non prenderei in considerazione nessun altro. Il camion dei miei sogni è il nuovo MAN TGL.



DALLA FATTORIA AI CAMPI, poi al magazzino, alla centrale biogas o allo zuccherificio: sono necessari autocarri molto efficienti ed estremamente versatili per impieghi diversi e anche per coprire le distanze sempre maggiori imposte dalla catena dei trasporti in ambito agricolo. In questo settore, i camion utilizzati devono essere economici sulla strada, ma anche capaci di affrontare percorsi sterrati in massima sicurezza. Senza contare che agricoltori e imprenditori hanno esigenze diverse: alcuni devono trasportare il raccolto direttamente dal campo e richiedono, quindi, veicoli fuoristrada che non danneggino il terreno, mentre altri devono consegnare il fertilizzante al bordo dei campi oppure spostare carichi, come le granaglie, a distanze maggiori.

Grazie alla sua vasta offerta di modelli, MAN ha una soluzione adatta anche a queste esigenze. Agricoltori e imprenditori possono scegliere tra autocarri di serie efficienti nel gestire lunghi tragitti e provvisti di ausili opzionali per la trazione, come la trasmissione idrostatica MAN HydroDrive. Altrimenti possono rivolgersi a veicoli a trazione integrale montati in stabilimento secondo criteri modulari che ne consentono il successivo adattamento per usi agricoli, con modifiche in termini di pneumatici, sistemi idraulici o illuminazione. Inoltre, MAN offre ai fabbricanti di mietitrebbie e imballatrici pressaforaggio o di grandi trattori, motori a sei e 12 cilindri di speciale concezione nelle classi di emissione più recenti. Il raccolto può quindi cominciare!

I visitatori interessati possono vedere da vicino i veicoli MAN per usi agricoli e i nuovi motori D2862 e D3876 all'esposizione Agritechnica, presso il Padiglione 17, Stand A0411. Questa fiera internazionale della tecnologia agricola si svolgerà ad Hannover, in Germania, dall'8 al 14 novembre 2015. > www.agritechnica.com







on avrai mica sborsato soldi per quell'ammasso di rottami?" disse, qualche anno fa scuotendo la testa, Resi Schmitz, mentre il figlio Johannes conduceva il rimorchio nella rimessa di Zaunstrasse. Ci voleva un bello sforzo d'immaginazione per capire il valore storico del camion in quel ferrovecchio caricato nel rimorchio. Tuttavia, Johannes riuscì a convincere la madre che aveva scoperto un vero gioiello automobilistico e che lui, da appassionato di camion e amante del "fai da te", l'avrebbe alla fine riportato agli antichi splendori dedicando molte ore del proprio tempo libero. Oggi, le persone si voltano quando passa per strada con il suo autocarro ribaltabile MAN 515 del 1955, oramai tirato a lucido e di un bel blu scintillante.

I CAMION SONO UNA VERA PASSIONE per la famiglia Schmitz, che è originaria di Bedburg-Kirchherten nella regione tedesca della Renania. Nel piazzale dell'azienda si può ammirare la storia attraverso sette decenni di veicoli. Oltre all'autocarro ribaltabile tipo 515, ci sono altri classici MAN come trattori risalenti agli anni '50 insieme a scarrabili e semirimorchi degli anni '60 e '70. L'autocarro scarrabile KAT, che risale agli anni '80, è ancora in uso oggi ed è, al momento, il veterano tra i veicoli in servizio nella loro flotta. I 17 camion di proprietà della famiglia Schmitz trovano impiego in abbinamento a spazzatrici stradali, cassoni ribaltabili e semirimorchi.

La Reiner Schmitz Transport Company è un modello di attività a conduzione familiare. A dirigere l'azienda sono in cinque: i fondatori Reiner, 74 anni e Resi Schmitz, 67 anni; i loro figli Johannes, 45 anni e Agnes, 46 anni, e la nuora Heike, 48 anni. Con Sandra, 12 anni, e Niklas, 9 anni, a rappresentare la quarta generazione che inizia pian piano a muovere i primi passi in azienda. "Nella nostra famiglia, tutti devono dare una mano. La chiave del nostro successo è un servizio affidabile e divertirsi lavorando" afferma Resi Schmitz. Per lei è importante aggiungere a una solida strate-

gia commerciale un pizzico di ottimismo alimentato dalla carica di entusiasmo tipica dei renani

Ne è la prova l'autocarro d'epoca ribaltabile 515. È stato riportato alle condizioni originali e può circolare su strada, un fatto che non va dato per scontato. "Fermo da tempo e con il motore grippato, non sapevamo come sbloccare i pistoni" ricorda Johannes Schmitz. Questo finché un concessionario di motrici MAN della foresta bavarese ci diede un ottimo suggerimento: "Versategli sopra della cola" suggerì. Detto, fatto. Il cilindro ha cominciato a fare le bollicine e a sibilare in maniera preoccupante. Alla fine, una miscela piuttosto disgustosa di sporco, grasso e cola non prometteva nulla di buono. Ma così facendo siamo riusciti a far ripartire il motore" ricorda Johannes Schmitz.

Il coraggio di provare cose diverse e di esplorare nuove strade è un tema ricorrente nella storia degli Schmitz e risale al 1939, quando Johann ed Elisabeth decisero di avviare un'attività di trasporti a "un cavallo vapore" per integrare il loro reddito di agricoltori, utilizzando solo un rimorchio per il foraggio, un cavallo e un carro. Non ebbero nemmeno il tempo di avviare l'azienda che, a soli sei mesi dalla fondazione, Johann venne chiamato in guerra. Tornato illeso nel 1945, scoprì che le sue attrezzature erano in mille pezzi, schiacciate dai carri armati. Un barlume di gioia per la giovane coppia venne con la nascita del figlio Reiner nel 1940.

NEL 1948, JOHANN ED ELISABETH riavviarono l'azienda, ancora una volta con un cavallo
e un carro. Presto arrivò il primo camion, ancora alimentato con un gassificatore a legna.
Il piccolo Reiner seguiva il padre come
un'ombra. "Mio nonno mi disse una volta che
avrei fatto meglio a diventare un uomo di
chiesa, così avrei potuto bere un bicchiere di
vino al giorno e vivere senza stress" dice Reiner Schmitz strizzando l'occhio. "Ma, nonostante le settimane intere di lavoro e il dover
essere disponibile 24 ore al giorno, volevo di-

Flotta di veicoli MAN: sette decenni di autocarri sostano nel piazzale degli Schmitz.











Un legame indissolubile con l'azienda: Resi e Reiner Schmitz hanno seguito le sorti altalenanti della loro società di trasporti e ne sono ancora parte integrante.



Nel 2015, la flotta di veicoli Schmitz è composta da 24 veicoli, 17 dei quali in servizio - il numero più elevato registrato nei 76 anni dell'azienda.



## "Per noi, tutto da sempre gira attorno a MAN."

Johannes Schmitz, trasportatore



La simpatica famiglia Schmitz e i loro autocarri MAN sono nell'app. ventare un meccanico e un trasportatore come mio padre. Quando si cresce in mezzo ai camion, l'attività dei trasporti diventa parte integrante della tua vita" dice il direttore senior.

Nei primi anni, la società Schmitz trasportava principalmente bricchetti di lignite dalle vaste miniere a cielo aperto nell'insenatura del basso Reno, come carburante per uso industriale e domestico. Tuttavia, un'esperienza nel 1958 lasciò un ricordo indelebile in Reiner Schmitz. Insieme al padre, prese il treno per Monaco ("il giro del mondo a quei tempi") per ritirare il primo MAN dell'azienda e guidarlo fino a casa. "Un'esperienza davvero elettrizzante" ricorda Reiner. Da quel momento la fortuna dell'azienda ha preso il volo e per 63 anni l'attività principale è stata la raccolta rifiuti. "Nei primi tempi, i contenitori venivano sollevati sui rimorchi e svuotati a mano. Il peggio era quando la cenere bollente entrava nelle scarpe" ricorda.

**POI NEL 2002**, l'attività di raccolta rifiuti sembrava entrata in stallo: il sindaco della città aveva deciso di aprire un bando di gara in tutta Europa, dando il via alle drammatiche "guerre dei prezzi". "All'epoca fu un grosso shock, poiché dall'oggi al domani perdemmo letteralmente oltre il 60% del nostro fatturato" ricorda Resi Schmitz. "Eppure non ci siamo lasciati abbattere, ma al contrario abbiamo riorganizzato l'attività." La società ha da allora abbandonato la raccolta rifiuti e ora impiega i propri veicoli MAN come spazzatrici da strada e per il trasporto di rifiuti biodegradabili, cortecce e macerie. "Una mossa saggia" conclude il manager junior Johannes Schmitz. "Con l'aumento degli ordini, il numero di veicoli è il più elevato della nostra storia." Prima di entrare nell'attività familiare, Johannes e sua sorella Agnes hanno appreso il mestiere presso la sede MAN di Colonia-Mülheim, dove Agnes è stata assunta come assistente amministrativa e Johannes come apprendista meccanico. "Per noi, da sempre tutto gira attorno a MAN" afferma Johannes Schmitz. "Anche ora, ci sentiamo legati a MAN per quel senso di non venire mai meno agli standard più elevati in tutto ciò che facciamo."

**UNA TRADIZIONE DESTINATA** a continuare. Il figlio di Johannes, Niklas, sta per iniziare la scuola media. Indossa un berretto da baseball e guanti, e ha un tatuaggio adesivo sull'avambraccio sinistro. Tuttavia, invece di scegliere un'immagine della cantante pop Rihanna oppure della squadra di calcio FC Köln, come altri ragazzi della sua età, il suo dice "MAN Traction on Tour". La rimessa ospita ancora il camion blu Kettcar in cui Niklas si divertiva a sfrecciare nel piazzale da bambino, trainando un rimorchio fatto in casa su cui trasportava un piccolo container di metallo arancione. Ora, quando possibile, Niklas viaggia nel sedile accanto al padre e al nonno, di qualsiasi veicolo guidino, prefigurandosi già con entusiasmo il suo futuro al volante. "Era così anche per me" dice il padre Johannes. "Le responsabilità aumentano di pari passo con l'età."

to: Tillmann Franzen, Max Kratz

### Sotto l'egida bavarese

Nel 2015 MAN Truck & Bus celebra il centenario ed è da almeno altrettanto tempo che il birrificio di Monaco Augustiner trasporta barili di birra con autocarri MAN.

igili del fuoco e birrifici, fondati cento anni fa, sono i due settori da cui provenivano i primi clienti della Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer. Nel 1915, i birrifici di Monaco, come Augustiner, decisero di estendere i confini del loro mercato, ma i cavalli non erano adatti a coprire le distanze necessarie per raggiungere altre città della regione, come Traunstein e Rosenheim. Era necessario fare ricorso a mezzi di trasporto più resistenti e fu così che ebbe inizio la collaborazione tra Augustiner e MAN, tuttora ancora solida.

"È DAVVERO STRAORDINARIO" osserva Wolfgang Ketterl, Direttore della flotta veicoli di Augustiner-Bräu Wagner KG. "Eccoci qui, cento anni dopo, ancora a trasportare i nostri fusti di legno con gli autocarri MAN, anche se ora lo facciamo con 440 cv invece degli iniziali 36 cv." Quella caricata sugli autocarri presso il centro logistico nel distretto di Freiham a Monaco non è una birra qualunque. Augustiner produce ancora il suo malto d'orzo presso il proprio stabilimento di trasformazione. Una tale attenzione alla qualità viene premiata: da tempo, Augustiner Beer gode di una solida reputazione. Inoltre, poiché il birrificio predilige la regionalità, sceglie fornitori di servizi provenienti da Monaco, come MAN. "È importante per noi che i nostri partner parlino la nostra stessa lingua" spiega Ketterl. "Negli anni abbiamo sviluppato forti legami di fiducia." Ed è chiaro che sia così, giacché tali





Orgoglio e tradizione: la popolare birra è ancora oggi prodotta negli edifici storici di Augustiner nel cuore di Monaco.

rapporti sono radicati in una storia che ci accomuna. Dagli autocarri con una velocità massima di 23 km/h agli F90 del dopoguerra fino all'ultimissimo TGX, Augustiner si affida da sempre a MAN. "L'efficienza infallibile dei veicoli è un fattore determinante, soprattutto in termini di consumi e manutenzione" sottolinea Ketterl.

Augustiner-Bräu non ama la pubblicità a pagamento, quindi gli autocarri bianchi con la scritta blu Augustiner (i colori della Bavaria) sono cartelloni pubblicitari viaggianti che attraversano la città. La flotta si riposa solo nel fine settimana, quando il birrificio consegna la propria birra utilizzando gli storici carri trainati da cavalli. Le redini sono spesso tenute dagli autisti degli autocarri Augustiner, gli stessi che, durante la settimana, sono al volante degli ultramoderni MAN. Sono loro a portare avanti lo spirito su cui si fonda la collaborazione tra Augustiner e MAN da cento anni: mantenere il passo coi tempi senza mai perdere di vista la tradizione.

Dettagli interessanti ed emozionanti sui 100 anni di MAN > www.100years.man.eu



#### "Da 100 anni un vero rapporto di fiducia ci lega a MAN."

Wolfgang Ketterl, Direttore della flotta veicoli di Augustiner-Bräu Wagner KG

# ALTOP DELLA FORMA

MAN TopUsed offre veicoli commerciali usati in oltre 30 Paesi. Soluzioni di finanziamento personalizzate, garanzie trans-europee e contratti di assistenza su misura completano l'offerta.

uando squilla il telefono al MAN TopUsed Center di Norimberga e il display mostra il numero della società Dauphin, Marcus Feniuk si immagina già la richiesta dell'interlocutore. È un cliente di vecchia data, Jörg Eichhorn, Direttore di Logistica e Spedizioni per il produttore di arredo da ufficio Dauphin, che ha bisogno di un altro veicolo usato. E questa volta si tratta di un veicolo speciale. "Un autocarro bianco da 440 cv, con un'ampia cabina e in ottime condizioni!" dice Eichhorn, certo che il rappresentante MAN sceglierà quello giusto. Il cliente ha già acquistato quattro autoarticolati usati attraverso MAN TopUsed ed è molto soddisfatto del prodotto. "Questi veicoli sono davvero in condizioni ottimali, con interni rinnovati in modo impeccabile, un aspetto molto importante per me"

## **500 000** CHILOMETRI

I veicoli MAN che ricevono il sigillo di qualità con tre stelle MAN TopUsed non hanno più di 48 mesi e hanno percorso meno di 500.000 chilometri.









 $_{4}$ 

#### "Mi rivolgo a un unico fornitore e il tutto è a mia misura."

Norbert Sommerbauer, titolare di Sommerbauer Transport GmH puntualizza Eichhorn. "I miei autisti tornano a casa una sola volta alla settimana, quindi il camion deve essere una seconda casa per loro."

Per garantire che i propri veicoli siano in condizioni ottimali, MAN ha introdotto un sigillo di qualità. Il sigillo della categoria Premium viene applicato esclusivamente sui veicoli con meno di 48 mesi e un massimo di 500.000 km sul tachimetro. Dal motore al telaio, dagli assali alla cabina, questi veicoli vengono controllati accuratamente. Il sigillo di qualità a tre stelle include una garanzia di 12 mesi per il gruppo motopropulsore.

NORBERT SOMMERBAUER, proprietario di Sommerbauer Transport a Oeynhausen, Austria, considera particolarmente interessante il pacchetto completo di MAN TopUsed. "Mi rivolgo a un unico fornitore per ottenere assistenza, finanziamento, riparazioni, garanzia e il tutto perfettamente a mia misura." L'imprenditore intrattiene rapporti commerciali stretti con MAN dal 2008 e finora ha acquistato 20 veicoli MAN TopUsed. "La scelta è enorme, quindi trovi sempre il veicolo che risponde alle tue esigenze" afferma Sommerbauer. Per i nuovi acquisti si avvale di un'offerta di MAN Finance. "Le condizioni flessibili proposte dal contratto sono davvero interessanti."

L'austriaco è anche soddisfatto dell'assistenza clienti offerta dal rappresentante di vendita MAN TopUsed. "Ci aiuta per tutte le questioni concernenti la mia flotta, è sempre disponibile ed è anche efficiente. Quando viene aggiunto all'inventario MAN Truck & Bus un veicolo usato adatto alle mie esigenze, mi contatta immediatamente."

ANCHE JAVIER FUENTES, manager della società di autobus Arriva Esfera che gestisce il progetto TeatroBus a Madrid, ha avuto un'esperienza simile. Gli autobus sono stati convertiti in teatri viaggianti con posti a sedere, illuminazione e impianti hi-fi professionali. "Per l'attività che svolgiamo, abbiamo bisogno di veicoli davvero particolari e alla fine ne abbiamo trovati quattro nella newsletter di MAN TopUsed che riceviamo regolarmente" afferma Fuentes. "Le tante foto e le informazioni dettagliate contenute nella newsletter ci hanno fornito un quadro chiaro sia degli interni sia degli esterni del veicolo" spiega il manager. "Il nostro contatto addetto alle vendite, che aveva compreso subito le nostre esigenze, si è poi preso cura di tutto il resto."

PER ULRICH KLUXEN, titolare della società di spedizioni Hanse Freight con sede in Sud Africa e Malawi, il fattore decisivo è stato il rapporto prezzo-prestazioni. La sua flotta conta 18 MAN TGA usati e Kluxen preferisce veicoli originariamente coperti da un contratto di leasing con manutenzione completa. "In questo modo, ricevo un autocarro di ottima qualità con un chilometraggio ridotto e sottoposto regolarmente a tutti i controlli di manutenzione al 50% del prezzo originale. È un binomio perfetto di tecnologia moderna e accessibilità del prezzo, ideale per le condizioni difficili del settore dei trasporti in Africa" dichiara Kluxen. Il sudafricano è anche convinto che, a giocare un ruolo fondamentale, sia la collaborazione costruttiva con il team dell'assistenza MAN. "Il tempismo è tutto nel nostro mestiere e grazie al sostegno di MAN, i miei autocarri non trascorrono più di 24 ore in officina."

Approfondimenti sull'ampia gamma di veicoli usati MAN sono alla pagina > www. man-topused.com







Clienti soddisfatti in tutto il mondo:

1 Norbert Sommerbauer, titolare di Sommerbauer Transport GmbH in Austria 2 Javier Fuentes, manager della società di autobus Arriva Esfera in Spagna 3 Ulrich Kluxen, titolare della società di spedizioni Hanse Freight in Sud Africa e Malawi

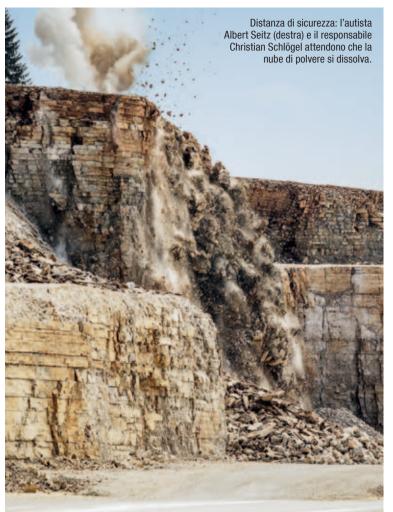


**man**magazine 2/2015



estare qui non è una scelta," dice Christian Schlögel riponendo il telefono e sbrigandosi a partire. Tutti i veicoli - auto, scavatori e pale gommate - si dirigono all'ingresso della cava. C'è un momento di quiete prima che parte della parete di roccia alta 30 metri si sgretoli con un boato, facendo tremare la terra. Si alza un'enorme nuvola di polvere che invade l'area circostante. Quando si posa, le pale gommate e gli scavatori entrano in azione. "I nostri ragazzi ripuliranno tutto entro due giorni al massimo" spiega Schlögel.

Il 56enne, con una laurea in economia, è responsabile dei trasporti per l'azienda Bärnreuther+Deuerlein Schotterwerke, con sede nell'Alto Palatinato, in Baviera. Gestisce una flotta di 85 veicoli preposta al trasporto di inerti a Weickenhof, oltre che in altre cinque cave di proprietà. I camion si occupano di consegnare il materiale estratto per vari usi: componenti del fondo per le strade, pietrisco, granuli di cemento e asfalto, ghiaia o calce fertilizzante. "Si tratta di carichi pesanti nel vero senso della parola, da spostare su strade anch'esse difficili, spesso su fondi inclinati e sdrucciolevoli" spiega Schlögel. Lavorare in queste condizioni in modo sicuro e redditizio richiede "sistemi di trasmissione intelligenti" e la scelta di Schlögel è inevitabilmente caduta su MAN HydroDrive. Florian Reiter, responsabile della gestione vendite MAN di Monaco,







Trazione a portata di mano: con MAN HydroDrive l'attivazione della trazione integrale è facilissima.

Lavorare nella cava: i mezzi HydroDrive hanno una perfetta aderenza sul fondo ghiaioso.



illustra i vantaggi di questa tecnologia apprezzata da oltre dieci anni: "la scatola di rinvio normalmente impiegata per la classica trazione integrale non è più necessaria se si utilizza un motore idrostatico a trazione anteriore, il che fa risparmiare spazio e peso. Per la guida su strada è sufficiente la trazione posteriore, poiché le pompe idrauliche e i motori sul mozzo non generano alcun attrito. Quando però si lavora con la trazione integrale, i componenti della trasmissione dell'asse anteriore intervengono, anche se sono disinseriti." L'asse anteriore trainante offre un maggiore controllo direzionale. Schlögel ritiene sia un aspetto importante nel lavoro in cava, dove spesso le pale senza trazione integrale vengono bollate con il nomignolo "piedoni doloranti".

Secondo Christian Schlögel HydroDrive è una soluzione intelligente per tutte le situazioni. "La trazione integrale viene facilmente inserita con un interruttore, e solo quando sia effettivamente necessaria e utile" aggiunge il capocava. Questo rende HydroDrive più efficiente della normale trazione integrale continua: un autocarro con HydroDrive è 400 chili più leggero rispetto a uno con trazione integrale e questo si traduce in una maggiore portata e costi di carburante inferiori. Nella propria flotta ha già sette autocarri TGX da 440 cv e quest'estate ne ha aggiunti altri quattro da 480 cv. "Anche se altri costruttori stanno offrendo soluzioni simili, noi restiamo fedeli a MAN, perché con MAN siamo tranquilli" aggiunge Schlögel.

INTANTO NELLA CAVA, l'enorme pala gommata affronta la montagna di pietra calcarea. Questo mega veicolo impressiona con un'altezza di 5,4 metri e pneumatici alti più di due metri e mezzo: il cassone ha una capacità di circa 30 tonnellate. L'autocarro ribaltabile TGX si muove come una nave in mare aperto, mentre la pala gommata ne riempie il cassone di ghiaia. Sono sufficienti pochi secondi per l'intera operazione di carico. Per affrontare la ripida rampa che si snoda sul percorso di pietrisco verso l'uscita, Albert "Atschi" Seitz attiva l'HydroDrive girando semplicemente una manopola. La ghiaia stride sotto le ruote motrici e il camion si fa energicamente strada su per la salita.

"Si percepisce immediatamente che si tratta di un carico non usuale" spiega il soddisfatto autista 49enne. Il TGX lascia la cava di Weickhof dirigendosi verso il prossimo sito, a Laaber, ritornando rapidamente alla normale trazione stradale. Raggiunti i 28 km orari, HydroDrive si disattiva automaticamente e il veicolo, con il suo pesante carico, scivola via dolcemente sull'asfalto con l'agilità di qualsiasi altro mezzo.

Schlögel utilizza MAN TeleMatics per raggiungere l'equilibrio ottimale nell'utilizzo di tutti i suoi veicoli. "Il segreto di una corretta gestione della flotta consiste nel coordinare l'impiego e l'efficienza dei veicoli, individuarne con precisione l'usura per determinarne la durata" sottolinea Schlögel. Senza contare come le informazioni raccolte assistano gli autisti, aggiunge. "Il corretto utilizzo di questa tecnologia ci permette di ridurre lo stress, di lavorare in modo più rilassato e, sostanzialmente, più salutare" attesta con sicurezza Schlöger. E ricorda con orgoglio di utilizzare MAN HydroDrive, Telematics e l'analisi dei dati ottenuti per continuare a ottimizzare efficienza e sicurezza stradale della sua flotta.

In tema di sicurezza, Schlögel invita i propri esperti MAN a seguire i corsi di formazione. "Organizziamo regolarmente corsi per gli autisti sull'uso di MAN ProfiDrive ma anche per i nostri istruttori, e a volte bagniamo le discese dei percorsi di prova per rendere il fondo più scivoloso e insidioso. In queste difficili condizioni, gli autisti fanno esperienza diretta di cosa significhi guidare un veicolo a pieno carico usando HydroDrive", racconta Schlögel. "Durante i corsi non manca un pizzico di avventura ma abbiamo notato che, recentemente, tutti guidano in maggiore sicurezza, con minore usura dei camion e anche minori consumi di carburante, che si traducono in minori emissioni. Ci guadagnano tutti."

Un filmato spettacolare sui mezzi di cava che usano MAN HydroDrive è disponibile qui > www.man.eu/discoverman-10yearshydrodrive



Altre incredibili immagini della cava sono disponibili nell'app

#### Innumerovoli applicazioni

MAN HydroDrive è al servizio di tutti i settori e segmenti di mercato, dai viaggi a lungo raggio ad impieghi specifici. I modelli delle serie TGS e TGX includono veicoli a due e quattro assi. Più di 11.000 clienti hanno scelto MAN HydroDrive dal suo lancio nel 2005.

Uno di loro è il reparto dei pompieri volontari della città di Bruck an der Leitha, nell'Austria meridionale, che dal 2012 utilizza un TGS 440 HydroDrive come mezzo di soccorso e autopompa. Benché la legge locale imponga che i veicoli antincendio siano provvisti sempre di trazione integrale, il comandante Claus Wimmer è riuscito a convincere i dirigenti del dipartimento regionale a scegliere MAN HydroDrive. "Utilizziamo la trazione integrale quando necessario, ad esempio nel recupero di veicoli usciti di strada, in condizioni disagevoli o sotto la neve. Con questo veicolo abbiamo risolto le situazioni più intricate"

Anche Florian Tränkl, trasportatore di legname della regione sveva di Aichach-Friedberg, è alla guida del suo TGS 540 HydroDrive. Per caricare tronchi nel bosco ha bisogno di agilità e forza trainante. La trazione integrale 6x6 e l'asse portante articolato mi hanno conquistato da subito. "Il camion è estremamente agile e, grazie a HydroDrive, genera trazione solo dove lo desidero, risparmiandomi la seccatura di un cambio marce complicato." Anche l'efficienza l'ha convinto. "Rispetto al precedente veicolo 6x4, consumo sei litri di gasolio in meno ogni 100 km. Dopo 200.000 km, il costo aggiuntivo del sistema HydroDrive si è ripagato da solo."

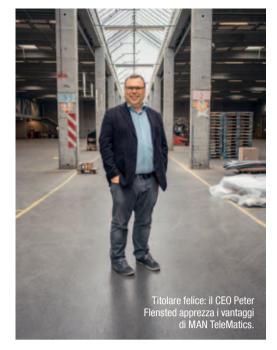






uando Peter Flensted, CEO della società di trasporti danese "Viggo Petersens Eftf. A/S", decise di ampliare l'attività tre anni e mezzo fa, dovette ripensare completamente il sistema di gestione della flotta. Dovendo gestire quasi 50 veicoli come operatore di trasporto locale, Flensted aveva già provato a elaborare i dati sui consumi e la manutenzione di ciascun veicolo utilizzando tabelle Excel. "Poi abbiamo deciso di raddoppiare la flotta e ampliare il nostro raggio d'azione in Danimarca" spiega Flensted. "A quel punto abbiamo cercato uno strumento che ci offrisse un quadro più completo di tutti i dati."

L'efficienza era una priorità assoluta per Flensted che ha così deciso di acquisire 46 autocarri MAN EfficientLine. "Un responsabile vendite MAN ha studiato le nostre esigenze e ci ha consigliato MAN TeleMatics" dice Flensted. Qual è la frequenza di manutenzione del



10% DI RISPARMIO

Grazie a MAN TeleMatics, i trasportatori risparmiano fino al 10% di carburante e riducono le inattività.





Uno dei migliori autisti dell'azienda: Lars Markland mentre carica il camion

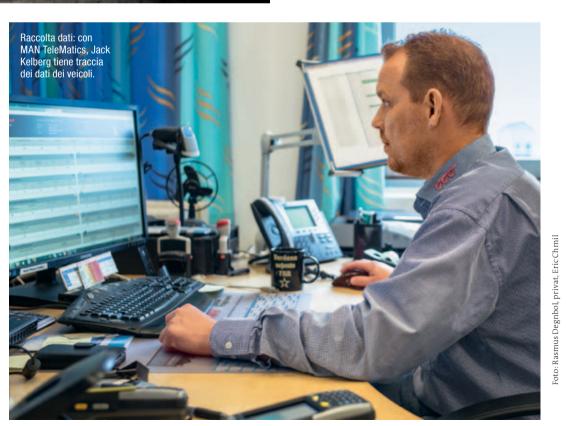
singolo veicolo, quali dati relativi all'usura sono da tenere sotto controllo e, naturalmente, come influisce lo stile di guida di ciascun autista sul consumo di carburante? Flensted è coadiuvato dal collega Jack Kelberg, formatosi ai corsi TeleMatics tenuti da MAN, il quale si occupa del coordinamento dall'ufficio centrale dell'azienda. "Utilizzare MAN TeleMatics è stata la migliore decisione possibile" afferma Jack Kelberg. "Con un tale numero di veicoli, è impossibile tenere d'occhio tutte le informazioni importanti" aggiunge Peter Flensted. L'impianto dei veicoli MAN include l'unità dei dati telematici che monitorizza ininterrottamente tutte le informazioni rilevanti, come posizione, velocità e condizioni meccaniche del veicolo. Una volta raccolti, il modulo GSM trasferisce i dati a Peter Flensted e Jack Kelberg. Altro aspetto importante è la gestione della manutenzione preventiva tramite MAN ServiceCare, che ci permette di comunicare con il centro assistenza MAN. Questa procedura ottimizza i tempi operativi, riducendo i costi di gestione e di riparazione.

PETER NOTZ, amministratore dell'impresa di trasporti Rohlog GmbH di Memmingen, Germania, ha scelto MAN TeleMatics principalmente per poter accedere ai dati di manutenzione dei propri veicoli. "È importante per noi che tutti i dipendenti delle sedi MAN di compentenza dispongano in qualsiasi momento di una visione completa e ci contattino, ad esempio, quando il livello dell'olio diventa critico. In questo modo siamo riusciti a ridurre al minimo i tempi di fermo macchina dei veicoli." Inizialmente il risparmio di carburante non era la priorità per Notz, il quale

"Dall'adozione di MAN TeleMatics, abbiamo registrato un risparmio di carburante del 10%, veramente incredibile!." Notz ha unito il sistema Telematics ai corsi ProfiDrive, durante i quali i formatori di MAN analizzano gli stili di guida e propongono miglioramenti. "L'aspetto positivo di MAN TeleMatics è la possibilità di capire se l'addestramento è risultato efficace" afferma Notz. La configurazione del sistema TeleMatics sui computer dell'azienda si è svolta in modo rapido e senza intoppi. "È stato installato in soli dieci minuti" aggiunge Peter Notz. "E già il giorno successivo potevamo tenere traccia dei consumi di carburante dei nostri autisti." Inoltre. Notz è molto soddisfatto dell'assistenza MAN. "Per eventuali dubbi, il mio contatto MAN è sempre raggiungibile al telefono, anche fuori orario. Una collaborazione impeccabile!"

però si è sorpreso guardandone gli effetti.

**PETER FLENSTED** fa affidamento sullo spirito competitivo dei propri autisti per risparmiare carburante. "Quasi tutti gli autisti hanno installata sul proprio smartphone la app





## "Abbiamo ridotto al minimo le inattività."

Peter Notz, amministratore di Rohlog GmbH

TeleMatics. Possono così vedere i dati riferiti al proprio veicolo, ma anche a quelli degli altri autisti." Quando uno di loro spicca per l'efficienza, gli altri tentano di stargli dietro, spiega Flensted. Lars Markland, ad esempio, è uno degli autisti più capaci ed è orgoglioso dei suoi risultati. In questo modo, tutti gli operatori cercano di migliorarsi con MAN TeleMatics e lo accettano come strumento utile nella routine quotidiana. Oltre all'efficienza, il responsabile della flotta ritiene che il risparmio di tempo sia un vantaggio non trascurabile. "Non devo fare l'analisi personalmente e posso quindi concentrarmi sul nostro core business. I fattori che determinano la redditività sono diversi, ma in passato li trascuravamo per mancanza di tempo. Ora disponiamo di tutte le informazioni." Sono state soddisfatte tutte le aspettative dell'azienda in termini di risparmio, semplificazione del lavoro e semplicità d'uso. "Consiglierei MAN TeleMatics senza ombra di dubbio" afferma Flensted.



L'app propone un video e infografica per scoprire come migliorare l'efficienza dei veicoli.

#### **Connected CoDriver**

Accanto ai corsi per gli autisti svolti da MAN ProfiDrive, MAN propone Connected CoDriver, una sorta di istruttore di guida virtuale. Nel corso del programma di formazione pratica in tempo reale, tramite MAN TeleMatics un istruttore MAN valuta i dati e, a intervalli regolari, collabora con l'autista per avere uno stile di guida più efficiente. Guido Rölver, titolare della Timeflextrans GmbH di Schermbeck, Germania, ha addestrato i propri autisti attraverso Connected CoDriver.

#### Mr Rölver, cosa l'ha convinta a utilizzare MAN Connected CoDriver?

All'inizio ci ha attratto la convenienza del prezzo, per cui abbiamo deciso di provare.

#### È soddisfatto dei risultati?

Sì, i risultati sono incredibili. Soprattutto per i veicoli in servizio regolare abbiamo notato un risparmio di carburante di quasi il 10%. Con continuità e non sporadicamente.

#### Quali differenze vede nelle modalità di addestramento?

Il programma è personalizzato per ciascun autista e gli istruttori sono molto qualificati. Sanno come rivolgersi e stimolare gli autisti, e questo è molto importante

#### Consiglierebbe questo programma?

Assolutamente si! Se tutti sapessero quanto funzionano i corsi di formazione MAN Connected CoDriver, non potrebbero farne a meno.



Guido Rölver (a destra) discute dei risultati della formazione con l'autista Josef Vierhaus.

Formazione avanzata per autisti con l'istruttore di MAN ProfiDrive Hugo Siewert e Josef Vierhaus di Timeflextrans: > www. man.eu/discoverman-connectedcodriver



Dall'Africa al Venezuela per poi ritornare in Abruzzo, sviluppando così una società di autotrasporto che non ha perso la sua vocazione internazionale coprendo rotte in tutta Europa. Questa la storia della Di Nino Trasporti. UNA STORIA LUNGA e appassionante, che ha trovato negli anni Settanta la sua consacrazione, con la nuova generazione che ha saputo mettere a frutto tutta la passione e l'esperienza di nonni e padri per sviluppare un'azienda moderna al passo con i tempi. La Di Nino Trasporti ha saputo rispondere con innovazione e idee alle sfide che la nuova congiuntura economica ha imposto a tutti gli imprenditori, in particolare a quelli dell'autotrasporto, avendo MAN al suo fianco.

**DALL'AFRICA ALL'ABRUZZO** passando per il Venezuela. Merita di essere raccontata la storia della famiglia Di Nino, non solo perché è indissolubilmente legata al trasporto, ma anche perché è una tangibile testimonianza di quanti sacrifici hanno dovuto affrontare le generazioni passate.

Inizia nel 1937 in Africa Orientale l'avventura nel mondo dell'autotrasporto di Antonio Di Nino. Figlio d'arte, considerato che il padre Gianstefano era un carrettiere. Con un autocarro Chevrolet decide di offrire servizi di trasporto: siamo nell'Africa Orientale Italiana e il Governo di Galla e Sidama era uno dei quattro che costituivano l'Impero Italiano d'Etiopia. Nel pieno della Seconda guerra mondiale e dopo aver prestato da volontario il servizio militare, l'attività di Antonio Di Nino non sarebbe andata neppure male se, nel 1945, per esigenze belliche non gli avessero sequestrato

il veicolo, che nel frattempo era diventato un Ford targato GS 134 (acronimo di Galla Sidama). È così che Antonio Di Nino decide di rientrare in Italia, per poco però, perché presto si trasferisce in Venezuela, dove proseguirà la sua professione, in proprio, fino al 1952.

Dopo questo periodo avventuroso e ricco di esperienze straordinarie, dobbiamo aspettare la seconda generazione perché l'attività conosca una nuova espansione. Ci ritroviamo così proiettati nel 1973, anno che segna l'ingresso in azienda dei figli di Antonio, Piero e Stefano che, come prima mossa, costituiscono la F.lli Di Nino Autotrasporti con sede a Pratola Peligna, in provincia di L'Aquila, nel cuore dell'Abruzzo, ancora oggi sede legale e operativa. Una società strutturata su basi più imprenditoriali delle precedenti e i risultati si vedono subito: cresce il parco veicolare e l'operatività viene estesa a tutto il territorio nazionale. È del 1985 la definitiva trasformazione in Di Nino Trasporti Srl, non solo un'evoluzione societaria ma anche un ulteriore cambio di passo che apre nuovi scenari di mercato con l'acquisizione, nel 1997, della Lugo Trans Srl di Cassano d'Adda, in provincia di Milano, società con cui si garantisce una risposta professionale a tutte le esigenze logistiche e di trasporto per l'Italia Settentrionale e naturale trampolino verso il resto d'Europa.

Potrebbe essere considerato il coronamento del grande impegno e della professionalità profuse nel progetto imprenditoriale che la famiglia Di Nino ha sempre perseguito, ma in realtà è solo un passaggio verso nuovi traguardi che promuovono l'azienda tra i leader italiani del settore.

LO STATO DELL'ARTE. Oggi, sono ancora i fratelli Piero e Stefano Di Nino ad amministrare l'azienda, ma si sta affacciando anche la terza generazione con Antonio Di Nino (omonimo del nonno) che, dopo un'esperienza romana, tra università e uno studio di commercialisti, è rientrato nell'azienda di famiglia da tre anni e collabora a tutte le attività della Di Nino Trasporti.

"La nostra flotta si compone attualmente di 150 tra motrici e trattori e 230 tra rimorchi e semirimorchi - racconta Antonio Di Nino -. La nostra mission aziendale si è allargata dal



La famiglia Di Nino alla guida dell'azienda: da sinistra, Antonio, Stefano, Piero e Antonella.



semplice trasporto alla logistica con rotte su tutto il territorio nazionale e buona parte dell'Europa e un'attività di deposito merci con magazzini di proprietà per oltre 30 mila mq. Volendo individuare un ambito di maggiore importanza, possiamo dire che sfruttando la grande espansione degli anni Ottanta, siamo diventati un punto di riferimento per importanti multinazionali che operano nel "beverage e food", oltre che imprese edili e del settore industriale.

Ormai lo dicono tutti che al centro del proprio business c'è la qualità del servizio, ma per noi è davvero un imperativo, un fattore determinante per combattere la concorrenza, soprattutto quella dei vettori dei Paesi dell'Est, per i loro costi di manodopera e carburante notevolmente inferiori rispetto ai

## "Rimanere leader e garantire maggiore affidabilità."

Antonio Di Nino, la terza generazione della Di Nino Trasporti Srl

 $2^{\circ}$ 



Una flotta che si compone attualmente di 150 tra motrici e trattori e 230 tra rimorchi e semirimorchi.

nostri. Abbiamo quindi puntato sulla diversificazione dell'offerta e dei servizi di logistica, grazie soprattutto alla varietà della flotta e delle proposte di trasporto, sempre mirate alle esigenze del cliente."

In una storia così lunga e ricca di eventi, sorge spontanea la domanda: "Quando è iniziato il rapporto con MAN?"

"La prima trattativa con MAN Truck & Bus Italia si è conclusa nel 2011 e portò all'acquisto di 19 veicoli tra trattori e motrici a cui recentemente se ne sono aggiunti altri 30, sempre MAN TGX 18.480, e altri 10 saranno consegnati a breve - ricorda Antonio Di Nino -. È stata una scelta ponderata e con l'esperienza di questi anni possiamo dire anche azzeccata, come confermano anche gli ordini successivi: ci siamo trovati molto bene, sia in termini di affidabilità dei veicoli sia come consumi e. le garantisco, che quest'ultimo aspetto lo monitoriamo viaggio dopo viaggio, oggi più di ieri a causa dell'aumento dei prezzi di questi ultimi anni. Molto utili nell'ottimizzazione dei viaggi si sono rivelati anche i servizi Telematics per la gestione della flotta di cui tutti i veicoli più recenti sono dotati. Per i servizi di linea, sia in Italia sia all'estero, la scelta è caduta sui MAN TGX 18.480 che costituiscono il grosso della nostra flotta. I nostri mezzi percorrono circa 130 mila chilometri all'anno trasportando qualsiasi tipo di prodotto, spesso al limite della portata, su tutto il territorio nazionale e in Europa, principalmente in Francia e Germania, da Parigi a Francoforte. Raramente in tutti questi anni ci hanno creato problemi, ma quando è successo la rete assistenziale MAN li ha risolti rapidamente grazie alla sua capillarità e alla professionalità delle sue officine, un'importante garanzia anche in Europa. Per la manutenzione ordinaria dei nostri veicoli abbiamo un'officina interna con sette meccanici mentre, per la manutenzione dei veicoli MAN in garanzia, facciamo riferimento all'officina autorizzata Covi di Francavilla al Mare, in provincia di Chieti.

Quasi inutile la domanda sui programmi futuri. "Rimanere leader nel settore e continuare a garantire sempre maggiore affidabilità in termini di servizio ai nostri clienti - è la risposta decisa di Antonio Di Nino -, per essere sempre più un punto di riferimento per quelle aziende che vogliono crescere garantendo alla loro clientela puntualità e sicurezza nella consegna delle merci. Per farlo puntiamo, oggi come ieri, sulla tenacia e lo spirito imprenditoriale, tipicamente italiano, per un servizio improntato su serietà, esperienza e puntualità. Per raggiungere questi obiettivi, avere partner affidabili come MAN è un requisito indispensabile."

#### 130.000 KM/ANNO

Questa è la percorrenza media annuale, spesso al massimo della portata in Italia e in Europa.



#### Il nuovo Managing Director di MAN Truck & Bus Italia

#### DA METÀ LUGLIO MARCO LAZZONI è il

nuovo Direttore Generale e Presidente del Consiglio di gestione di MAN Truck & Bus Italia Spa; succede a Giancarlo Codazzi che ha ricoperto le medesime cariche nel quinquennio 2010-2015 con l'obiettivo di contribuire all'ulteriore crescita del marchio MAN sul mercato italiano.

Marco Lazzoni, 59 anni, è sposato con due figlie. Laureato in Ingegneria Chimica presso l'Università di Pisa, vanta una lunga esperienza nel settore dei veicoli industriali sia in Italia sia a livello internazionale avendo ricoperto negli ultimi vent'anni ruoli di primaria responsabilità per prestigiosi marchi dell'industria automotive.



#### MAN Traction Days per i 10 anni di HydroDrive

**CERTAMENTE I 10 ANNI** della trasmissione idrostatica sull'asse anteriore HydroDrive erano un anniversario da festeggiare, ma sono molti altri gli elementi di interesse che hanno animato il MAN Traction Day 2015, che si è svolto nell'Offroad Park di Langenaltheim, a un centinaio di chilometri da Monaco di Baviera. Se la festeggiata era la trasmissione HydroDrive, non meno interesse e spazio informativo è stato dedicato ai nuovi motori D38 da 15 litri, impiegati principalmente nel settore cava-cantiere, senza tuttavia dimenticare tutte le soluzioni di ausilio alla guida su sterrato e in condizioni di scarsa aderenza in dotazione ai veicoli MAN di ultima generazione.

I diversi modelli e allestimenti dell'ampia flotta, dal "semplice" 4x4 ai possenti 8x4, nelle versioni carro e trattore con semirimorchio, hanno permesso un test probante sui percorsi allestiti all'interno dell'area prove. Particolarmente in vista le soluzioni volte a migliorare la sicurezza in condizioni difficili, con salite e discese mozzafiato, che hanno messo a dura prova i veicoli e i loro autisti, ma che hanno anche esaltato la potenza frenante, in particolare dei motori D38, e gli ausili alle partenze in salita. Sul fronte della trazione in condizioni di scarsa aderenza, accanto alle soluzioni a più assi motrici, ancora una volta è stata la versatilità della trasmissione idrostatica HydroDrive a farla da padrone. La sua capacità di intervenire solo nei momenti di bisogno, facilmente e senza influire sull'allestimento del veicolo, assicura importanti vantaggi in termini di riduzione del peso e dei consumi, soprattutto nei trasferimenti stradali, dove può essere facilmente disinserita.

#### MAN WebKiosk di nome e di fatto

**MENTRE I "CHIOSCHI"** delle edicole reali si fanno sempre più rari, quelli virtuali sembrano moltiplicarsi e bene ha fatto MAN ad adottare questo importante strumento per comunicare con i propri clienti e appassionati.

Ma che cos'è il MAN WebKiosk? Si tratta di una nuova piattaforma web che, all'indirizzo www.webkiosk-it.man.eu, propone tutte le pubblicazioni MAN. Non solo i numeri di MANmagazine nelle edizioni Truck e Bus, ma anche tutte le brochure MAN e NEOPLAN, da sfogliare online oppure da scaricare in formato pdf su smartphone, tablet o PC, per poterle leggere quando lo si desidera. Una vera e propria edicola dedicata tutta a MAN, per avere sempre la Casa del leone a "portata di clic."



**man**magazine 2/2015

## Lunga vita al vostro veicolo

Grazie ai ricambi MAN ecoline i veicoli meno recenti possono allungare la propria vita lavorativa con componenti rimessi a nuovo dalla Casa in conformità agli standard di quelli originali nuovi: quindi economici, affidabili e garantiti.



Alessio Sani. Direttore After Sales di MAN Truck & Bus Italia

A DUE ANNI DAL LANCIO dell'offerta MAN ecoline, non solo è tempo di bilanci, ma è anche opportuno approfondire lo sviluppo dell'offerta che nel frattempo ha coperto quasi tutte le componenti di un veicolo industriale, buona parte dei ricambi del parco truck e bus MAN, dai modelli degli anni '90 fino a quelli di una generazione fa. Per farlo abbiamo incontrato Alessio Sani, Direttore After Sales di MAN Truck & Bus Italia, incominciando col ricordare in che cosa consiste l'offerta MAN ecoline.

RICAMBI ECONOMICI E GARANTITI. "MAN ecoline è stata pensata - spiega Sani -, per permettere ai possessori di truck e bus un po' datati di averli sempre in perfette condizioni, grazie all'impiego di ricambi rigenerati da MAN, garantiti con le medesime caratteristiche di quelli nuovi e offerti a un prezzo più competitivo. Il risparmio è assicurato dalla riduzione dei costi di riparazione e manutenzione; inoltre è garantita una qualità assoluta, essendo ricambi originali MAN con le medesime specifiche di quelli nuovi, garanzia compresa. Il tutto si traduce nella difesa del valore del veicolo che rimane "originale MAN" per l'intero ciclo di vita, anche perché i componenti MAN ecoline sono sempre aggiornati alle tecnologie più recenti e sono sottoposti a rigorosi processi di validazione. Sul fronte dell'ecologia, il riciclo assicura un importante risparmio di materie prime, oltre all'ulteriore risparmio di risorse e di energia rispetto alla fabbricazione del particolare nuovo. Un chiaro contributo alla riduzione delle emissioni di CO2. Nel complesso il risparmio medio, ri-



nuovo, si aggira attorno al 30%.

L'offerta MAN ecoline è particolarmente interessante per il mercato italiano dove l'età media dei veicoli è superiore al resto d'Europa e, di fatto, il ricorso a ricambi economici ma garantiti è stata un'opportunità apprezzata da molti autotrasportatori, come confermano le importanti quote di mercato dei prodotti MAN ecoline rispetto al fatturato globale dei ricambi MAN. L'offerta MAN ecoline diventa quindi



"Il mercato e i clienti MAN hanno recepito le offerte MAN ecoline."

Alessio Sani, Direttore After Sales di MAN Truck & Bus Italia

una valida alternativa, non solo al ricambio nuovo, ma soprattutto a quello non originale, o peggio ancora rigenerato senza nessuna garanzia, né sulla provenienza né sulla qualità dell'intervento di rigenerazione, che sono i due principali pericoli che corre l'autotrasportatore che privilegia il risparmio nell'intervento di riparazione. Troppo spesso se si sceglie una soluzione qualsiasi, dettata solo dal basso costo, si rischia di pregiudicare il valore del proprio veicolo e non risolvere il problema."

TREMILA REFERENZE PRONTE ALL'USO. "Il

mercato e i clienti MAN hanno ben recepito l'offerta MAN ecoline - prosegue Sani -, siamo arrivati a quasi tremila prodotti che coprono praticamente tutta la domanda che le vecchie generazioni di veicoli MAN possono generare. Tra le "new entry", oltre 80 codici di pinze dei freni e una serie di compressori d'aria che coprono l'intera gamma di questi due componenti dei veicoli fuori dal periodo di garanzia.

Una crescita in linea con gli obiettivi e che ha quindi consentito il rapido e continuo ampliamento dell'offerta che oggi si compone di numerose macro-famiglie di prodotti. Merito anche dell'ottima accoglienza della nostra Rete assistenziale, che ha subito capito l'importanza dell'offerta e le grandi opportunità commerciali e di servizio. Intendiamoci bene, il ricambio ricondizionato è sempre esistito. ma MAN ecoline è stata la prima iniziativa che ne ha promosso l'utilizzo ufficialmente, con una specifica campagna di sostegno e un articolato listino gestito direttamente dalla Casa madre.

Un'ulteriore conferma della validità dell'iniziativa è negli oltre due anni trascorsi senza neppure una lamentela, con la piena soddisfazione dei clienti e, soprattutto, con il continuo trend di crescita che non sembra conoscere sosta."

In una congiuntura economica che vede i margini di redditività degli autotrasportatori restringersi sempre di più, ancora una volta MAN conferma di essere al fianco dei suoi clienti per difendere e possibilmente ampliare questi margini, MAN ecoline è certamente una delle soluzioni di maggiore impatto anche in questo ambito.

## Sportività ed efficienza

La competenza motoristica di MAN si esprime a vari livelli, nell'efficienza sulla strada e nelle competizioni sportive a fianco di grandi campioni. Durante il MAN Experience Day, 16 nuovi clienti hanno avuto modo di verificarlo di persona.



II MAN Experience Day: il programma internazionale per testare il nuovo MAN TGX EfficientLine 2.

CLIENTI MAN

Invitati presso l'Adria International

Raceway per un importante momento di

approfondimento tecnico-pratico.

vantaggi. Certamente il principale è poter contare su un'ampia gamma di prodotti e servizi affidabili ed efficienti, nonché ampiamente personalizzabili sulla base delle proprie esigenze. Scegliendo MAN ci si apre un mondo di opportunità, come hanno avuto modo di verificare i neoproprietari di un nuovo MAN TGX EfficientLine 2 che hanno vissuto un'intensa giornata di "full immersion" nella tecnologia e nei motori "made in Germany" di cui MAN è una delle principali

**PARTNERSHIP SPORTIVE DI SUCCESSO.** La competenza e la passione motoristica di MAN hanno origini molto lontane, che risalgono al 1897, quando, grazie agli ingegneri e alle strutture della casa tedesca, Rudolf Diesel, svilup-

pò il primo propulsore diesel della storia. Da allora, MAN è stata protagonista dello sviluppo industriale apportando una serie di innovazioni, che si sono rivelate delle autentiche pietre miliari nella tecnologia applicata ai trasporti.

Facendo leva su queste solide basi, da diversi anni MAN è impegnata nel mondo delle competizioni attraverso importanti sponsorizzazioni sportive: dal binomio con la squadra di calcio del Bayern Monaco, alle forniture dei mezzi ufficiali per il trasporto dei Team di Audi Sport nel Campionato DTM e Ducati Corse nel Mondiale MotoGP. Spesso MAN preferisce scendere in prima persona sull'asfalto infuocato dei circuiti dove si trova a proprio agio, come testimoniano i numerosi titoli piloti e costruttori conquistati nel campionato

FIA European Truck Race, ben cinque negli ultimi cinque anni: una supremazia indiscussa per prestazioni e affidabilità.

Per celebrare quest'anima sportiva, 16 clienti MAN, selezionati nell'ambito di un programma internazionale volto a far testare e apprezzare la qualità e l'economicità del nuovo MAN TGX EfficientLine 2, sono stati invitati presso l'Adria International Raceway, l'autodromo in provincia di Rovigo, per vivere una giornata davvero speciale per loro e anche un importante momento di approfondimento tecnico-pratico per i loro autisti. Ecco allora che gli ospiti si sono cimentati a turno con le auto e gli istruttori di Audi Sport Italia, così come con i nuovi veicoli in consegna e gli esperti formatori della scuola MAN ProfiDrive.

UN PROGRAMMA INTENSO. Il programma si è sviluppato sull'intera giornata con esercizi di guida sportiva e sicura nella mattinata e adrenalinici giri in pista nel pomeriggio. Il tutto sapientemente miscelato a presentazioni e approfondimenti tecnici volti a fornire tutte le indicazioni necessarie al migliore utilizzo del nuovo veicolo e a come sfruttare al meglio l'applicazione MAN Telematics e i pacchetti inclusi.

Infatti, com'è noto, il nuovo MAN TGX EfficientLine 2 è votato al massimo rendimento

Il nuovo MAN TGX EfficientLine 2: una possibilità per approfondirne le straordinarie doti tecniche.



e, grazie al suo particolare equipaggiamento, è in grado di ridurre il consumo di carburante, chilometro dopo chilometro, permettendo di ripagare fin dai primi mesi di utilizzo l'investimento fatto. In più, grazie alla telematica di serie, è possibile monitorare costantemente lo stile di guida e il suo stato d'uso, consentendo di intervenire in tempo utile per correggere o prevenire eventuali problemi. Infine, senza mai perdere di vista la sicurezza, un pacchetto di serie consente al MAN TGX di disporre dei più moderni ed efficaci sistemi di prevenzione attiva e passiva degli incidenti. Tutte funzioni che è importante conoscere al meglio e che, grazie al MAN Experience Day, i vari partecipanti hanno potuto apprezzare e approfondire da vicino.



Prove anche su quattro ruote: ospiti e istruttori si sono cimentati con le auto e gli istruttori Audi Sport Italia.





orbaz è il mio nome" dichiara l'uomo accanto alla motrice con semirimorchio TGX di un bianco immacolato. Ampio sorriso e occhi azzurri luccicanti: "No, non sono greco, e ignoro le origini del mio nome. Il mio Paese è la Croazia e la mia famiglia vive a Zagabria da generazioni." Aveva 22 anni Radoslav Zorbaz quando salì su un camion per la prima volta 38 anni fa, e ancora oggi solca le strade di tutta Europa. "Fu mio zio a trasmettermi il pallino dei camion. Era un autista e le storie dei suoi viaggi per il mondo erano così emozionanti che decisi di abbandonare gli studi da ingegnere. Volevo guidare un gigante della strada come mio zio." Detto fatto. Il primo viaggio di Zorbaz lo portò da Zagabria a Belgrado. "Per quanto erano malandate le strade, impiegammo dieci ore per percorrere 400 km." E non è tutto. "Potevamo comunicare con i colleghi solo alle stazioni di servizio, da dove potevamo inviare e ricevere fax. Si parla di un secolo fa!" Radoslav Zorbaz vide il suo primo autocarro MAN durante una fiera a Zagabria negli anni '70. "Il mio primo pensiero fu: questo camion non fa per me. Fa tutto da solo, e io mi addormenterei! Ma con gli anni ho cambiato completamente idea. Guido camion MAN da oltre 30 anni. Sono un portento, ho provato tutti i modelli."

OGGI, RADOSLAV ZORBAZ si trova sulla costa dalmata, nella storica città di Zara. Nuvole vaporose punteggiano il cielo azzurro, mentre il mare brilla di un verde smeraldo e una brezza leggera spazza via la calura. Stasera sul suo camion MAN verranno caricate 22 tonnellate di pesce fresco, con destinazione Austria, Repubblica Ceca e Polonia. Riempire il camion è cosa rapida: le casse di pesce surgelato vengono ordinate perfettamente nel TGX in meno di un'ora. "Il pesce arriva direttamente dal mare, solo qualche ora prima sguazzava ancora tra le onde" spiega Zorbaz. "È la nostra pubblicità: 'Pesce fresco sulle vostre tavole in 24 ore!" Zorbaz trasporta cibi, bevande e prodotti farmaceutici in tutta Europa da anni. Lavora per la grande società croata di logistica RALU, specializzata nel trasporto di prodotti surgelati. RALU festeggia quest'anno il 25° anniversario, affidatasi sin quasi dall'inizio ai veicoli MAN. Nel 2014, RALU ha acquistato 90 nuovi MAN TGX. Il dirigente Mario Mesaros spiega: "Buona parte dei nostri veicoli resta in Croazia e si sposta in Europa, ma 28 viaggiano in Serbia e verso la nostra filiale di Belgrado, da cui facciamo spedizioni in Russia e nell'Europa dell'Est." Alla domanda del perché RALU abbia scelto MAN, il manager risponde senza esitare: "Perché tutto funziona alla perfezione. Quando si trasportano merci delicate come i cibi surgelati, abbiamo bisogno di mezzi super affidabili. E la collaborazione con MAN non termina una volta acquistati gli autotreni. Grazie alla vasta rete di centri assistenza, in caso di guasti siamo coperti ovunque. Negli ultimi 25 anni, abbiamo macinato milioni di chilo-

## "Il trasporto refrigerato richiede veicoli affidabili."

Mario Mesaros, membro del CdA di RALU





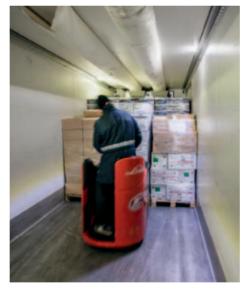
Tutto deve avvenire rapidamente nel trasporto via terra di merci deperibili: l'autocarro entra nella banchina di carico e viene caricato in un'ora.





metri e ogni qualvolta si è verificato un problema, MAN ci ha assistito con la massima rapidità. È straordinario." Che i centri assistenza in Croazia siano tra i migliori al mondo lo si deve anche al concorso annuale interno MAN Service Quality Award, a cui partecipano tutti i centri assistenza MAN. Il centro di Rijeka ha vinto il premio nel 2012, e Slavonski Brod nel 2013 e 2014. Josef Sindl, vicepresidente senior dell'International Key Account MAN, aggiunge che "l'aver ottenuto, per tre volte consecutive, il miglior punteggio del TÜV Award per le ispezioni tecniche ufficiali e l'offerta di una fitta rete di assistenza in Croazia parla da sé."

Per RALU la scelta di MAN è dovuta anche ad altro: mentre Zorbaz canta le lodi della sua cuccetta, il capo Mesaros spende ottime parole per l'efficienza dei camion. "Consumando tra 28 a 33 litri per 100 km, i consumi del TGX sono molto ragionevoli. Inoltre, siamo ben consapevoli di cosa otteniamo con il nostro investimento: la tecnologia migliore. Questo è MAN." RALU non è la sola azienda a pensarla così. Presso "Auto Hrvatska", il principale importatore croato di veicoli MAN, il MAN TGX è da anni tra i modelli più venduti.



Precisione al millimetro: il camion viene caricato completamente, senza sprecare spazio.

#### "Guido camion MAN da 30 anni, sono un portento!"

Radoslav Zorbaz, autista di camion

#### IL SOLE TRAMONTA LENTAMENTE su Zara.

Radoslav Zorbaz sorseggia il suo espresso parlando del prossimo viaggio. "Rispettiamo rigorosamente i tempi di guida. Fino a Praga guideremo in due e poi, fino in Polonia, ci affiancheranno altri due autisti poiché i chilometri sono molti. Trascorrerò la notte in Polonia, caricherò altra merce il mattino successivo e poi riprenderò la strada di casa. Faccio questo giro tre volte a settimana." Oggi, dopo 38 anni dietro a un volante, Radoslav Zorbaz ama ancora il suo lavoro. "Guidare un camion è come una droga. Non vorresti fare altro. Il mio camion è parte di me e l'unico momento in cui non lo vedo è durante le vacanze. Prima di partire, gli do una pacca affettuosa e gli auguro ogni bene." Il lavoro da autista ha consentito a Radoslav Zorbaz di realizzarsi: si è costruito due case e i suoi due figli sono entrambi laureati. La figlia è farmacista, il figlio è capitano marittimo, mentre la nipotina è la sua gioia e il suo orgoglio. Zorbaz compirà 60 anni a novembre, poco prima di andare in pensione nel gennaio 2016. "A quel punto dirò addio al mio caro TGX, con un sorriso e una lacrima "

Foto: Borko Vuko

