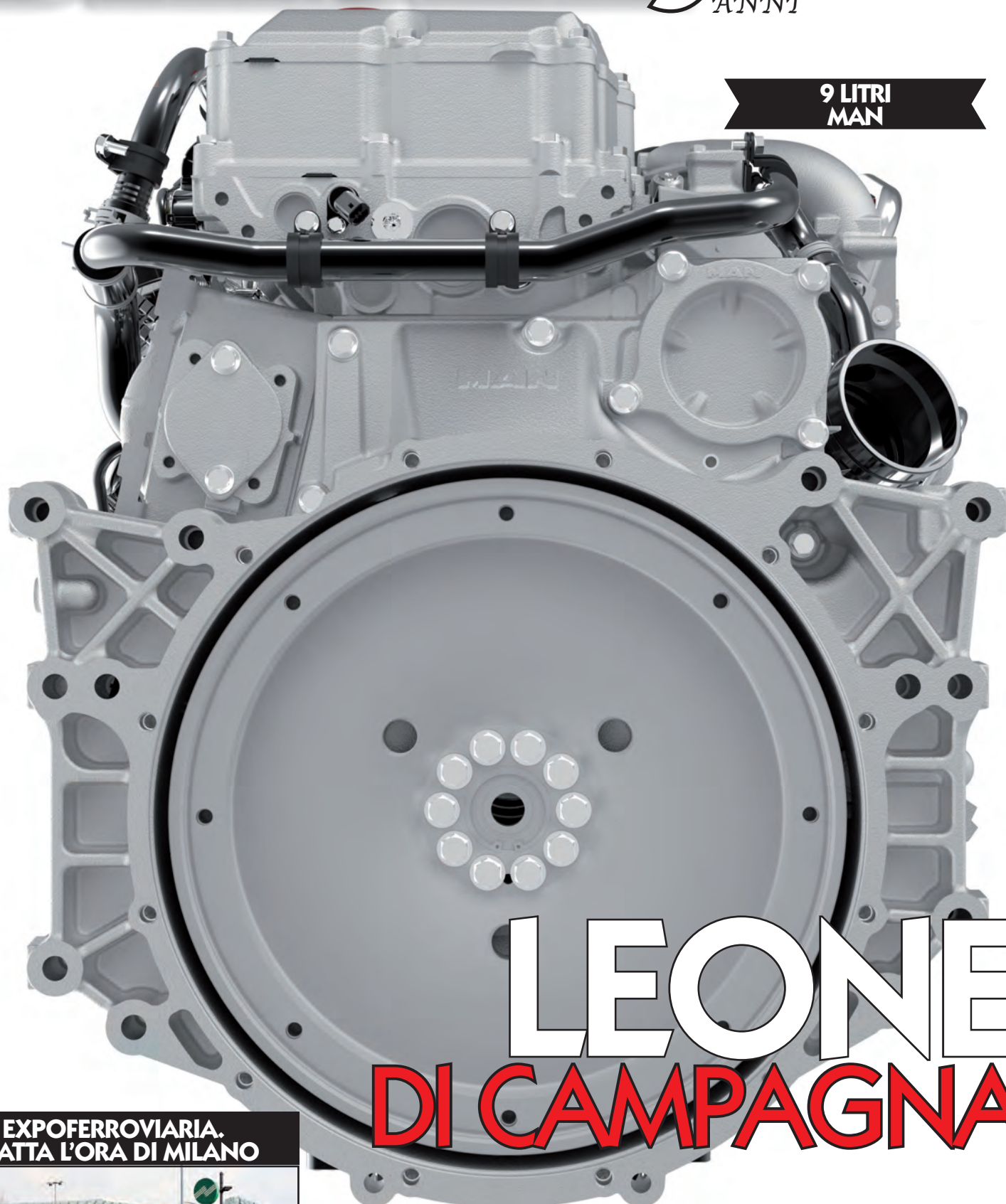


DIESEL 30 ANNI

OTTOBRE
N° 10 - 2017
ANNO 30°
EURO 5,00

9 LITRI
MAN



LEONE DI CAMPAGNA

EXPOFERROVIARIA.
SCATTA L'ORA DI MILANO



AZIENDE: in visita a Saran e a Peterborough
INTERVISTE: Interpump Hydraulics e Bonfiglioli
SALONI: abbiamo rivoltato il treno come un calzino

VOCAZIONE DA LEADER

Interpump Hydraulics tira la volata all'interno del Gruppo Interpump. Leadership riconosciuta nelle prese di forza per applicazioni camionistiche e cilindri a semplice e doppio effetto e un'espansione organizzata che premia. In Borsa e alla prova dei fatti

Interpump Hydraulics è un volano della motor valley emiliana. Leader nelle prese di forza per applicazioni truck (Light, Medium & Heavy Duty), vive una fase di espansione commerciale all'interno del gruppo Interpump. Chi meglio di Paolo Cleopatra, Amministratore Delegato di Interpump Hydraulics, per fare il punto della situazione?

Come procede l'aggregazione a livello corporate e come si sta riorganizzando la struttura aziendale?

Facciamo un passo a ritroso nel tempo. Sino al 1997 la Interpump Group costruiva solo pompe a pistoni ad alta pressione per acqua e, in alcune sue aziende, macchine

per la pulizia. Dal 1997 sono progressivamente entrate a far parte della famiglia rispettivamente prima la Oleodinamica Pederzani & Zini e poi la Hydrocar, insieme protagoniste del mercato delle prese di forza per i camion. In questo campo la massa critica di Interpump si rafforzò, verso la fine del 1999, con l'acquisizione negli Usa della Muncie.

Più avanti negli anni sono state rilevate alcune società specializzate in cilindri a semplice e doppio effetto, con l'obiettivo di creare un'offerta più organica e organizzata.

La nostra offerta, così ampliata, è stata completata con le più recenti acquisizioni di alcune società produttrici di raccordi e tubo. Nel frattempo, a maggior integrazione, sono

state acquisite alcune società produttrici di valvole direzionali, che trovano applicazione sia sui veicoli industriali che nel settore agricolo e in quello del movimento terra. Da circa un paio d'anni anche Walvoil, uno dei leader a livello mondiale, produttore di cassette di distribuzione, è entrata a far parte del gruppo Interpump. A questo punto, per aumentarne l'efficacia sui mercati, sono state create delle Divisioni funzionali.

Quali sono queste Divisioni?

La Divisione prese di forza e pompe, diciamo il comparto relativo ai camion, che contempla anche i cilindri e annovera società e stabilimenti produttivi in Nord America,

Brasile, India, Cina, Italia. Una seconda Divisione si dedica a tubi e raccordi, con fabbriche in Romania e Italia. A se stante c'è la Divisione delle valvole. Infine la storica Divisione

dell'acqua. Molte società presentano evidenti sinergie, pur convivendo al nostro interno sia comunanza che diversità.

La logica prevalente rimane

dunque l'integrazione?

La risposta è certamente sì, pur essendo in presenza di settori molto diversi, nei quali talvolta non è possibile rispettare una completa sinergia.

Cerchiamo di integrare quello che è possibile integrare per creare possibili sinergie, soprattutto dove ci sono clienti comuni, ma operando in settori differenti non è sempre fattibile.

Mi piace precisare che Interpump Group è una società italiana quotata in Borsa, al segmento Star, il più blasonato Interpump Group è di fatto una piccola multinazionale, con un successo assolutamente pre-



INTERPUMP DAL PUNTO DI VISTA DEL PRODOTTO

Presentata allo Iaa di Hannover, la gamma delle Pto sandwich (Efp) è oramai in fase di completamento. Della SAE 1, la più performante, sono appena iniziate le vendite. La SAE 2, concepita per i veicoli della gamma media tipo l'Eurocargo, a più di un anno dalla sua messa in produzione fa registrare buoni risultati in vendite e in nuove collaborazioni con altri Oem che, dopo Iveco, stanno percorrendo lo stesso cammino per introdurre sui loro telai questa soluzione per impieghi continuativi e di grande potenza. Iveco, nello specifico, ha creato la divisione Svo (Special vehicle operation) per offrire al mercato soluzioni speciali restando sempre nell'ambito di una omologazione/approvazione di Iveco. In questo contesto la nuova Pto Sandwich si integra perfettamente e garantisce a Iveco una forte leva commerciale nell'offrire una configurazione molto innovativa. Una delle peculiarità di queste nuove Pto concepite in Interpump Hydraulics, risiede nella grande versatilità che ne permette

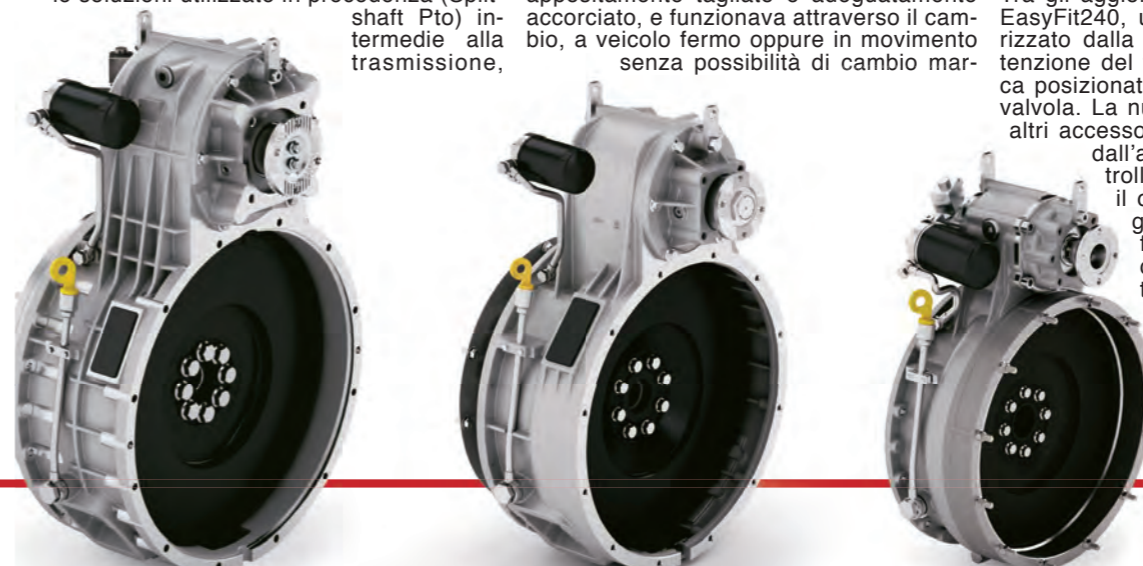
l'abbinamento praticamente a tutte le tipologie di motore e di cambi, compresi i cambi robotizzati e gli automatici (Allison Serie 2000 / 3000 e 4000). La serie Efp, nelle sue 3 grandezze (SAE 1, 2 e 3), è in grado di minimizzare le problematiche derivanti dalla necessità di avere Pto dipendenti dal motore con alti livelli di trasmissione di coppia ed uso continuativo (problematiche tipiche delle più comuni Pto al cambio). Applicazioni che trovano la loro naturale collocazione principalmente, ma non solo, nei veicoli anti-incendio e spurgo pozzi. Allison dispone di tre famiglie di cambi automatici per camion: la serie 2000, la serie 3000 e la serie 4000. Mentre sul 3000 e sul 4000 il cambio è predisposto per avere la presa di forza da 600-700 Newtonmetro in base ai rapporti e alle configurazioni, sul 2000 il cambio supporta una Pto da 250-300 Nm, un rapporto molto lento per impieghi limitati, inadeguato alle applicazioni antincendio. La Pto sandwich, implementata per i camion

piccoli, consente ai vigili del fuoco di evitare la maggiorazione del cambio e di sposare senza riserve la causa dell'automatico. Questo upgrade ha consentito ad Allison di avvicinare Paesi difficili, dove i camion anti-incendio hanno una taglia ridotta, rispetto agli standard occidentali. Questo ragionamento vale anche per i cambi più grossi dove la sandwich è in grado di recepire l'intera coppia del motore in tandem con un cambio automatico. A proposito di SAE 3, è stata concepita per il Daily, quindi per la classe Lcv. La Efp 3 (SAE 3) è la logica conclusione di questo percorso di Interpump Hydraulics, questa Pto molto più piccola in dimensioni e prestazioni, che sembrerebbe a prima vista molto semplice da sviluppare, ha in realtà anch'essa un alto livello di complessità in quanto necessiterà di una forma costruttiva ancora più flessibile per meglio adattarsi alle svariate configurazioni dei motori, che seguendo una logica "automobilistica" sono sempre più integrati nelle forme costruttive dei cambi, e sempre

meno "standard" dal punto di vista della interfaccia di collegamento motore/cambio. L'evoluzione tecnologica di questa gamma di Pto sta conducendo alla scomparsa delle soluzioni utilizzate in precedenza (Split-shaft Pto) intermedie alla trasmissione,

delle quali la stessa Interpump è un attore a livello internazionale. La presa di forza era precedentemente collocata a metà dell'albero di trasmissione del veicolo, appositamente tagliato e adeguatamente accorciato, e funzionava attraverso il cambio, a veicolo fermo oppure in movimento senza possibilità di cambio mar-

cia in movimento. Adesso è invece possibile usufruirne non solo con il veicolo in movimento, ma è possibile il cambio marcia senza alcuna difficoltà. Tra gli aggiornamenti più interessanti c'è EasyFit240, upgrade di Flexykit, caratterizzato dalla facilità di accesso e manutenzione del filtro dell'olio in rete metallica posizionata nella parte superiore della valvola. La nuova soluzione offre, inoltre, altri accessori rispetto a quanto previsto dall'attuale Flexykit quali: il controllo elettronico del livello olio, il controllo elettronico o analogico dell'intasamento sia del filtro dell'olio che di quello dell'aria e il controllo della temperatura del lubrificante in questione. Tutte queste informazioni possono essere veicolate in cabina al servizio dell'operatore, che mantiene un totale e sicuro controllo dell'impianto idraulico.



mante dal punto di vista della redditività. Sotto certi aspetti abbiamo un profilo di unicità: pur trattandosi di una società che si occupa di meccanica tradizionale abbiamo una redditività molto alta, considerando che non facciamo hi-tech e apparteniamo a tutti gli effetti alla old economy, seppur all'insegna della spinta all'innovazione e di una gestione accurata. Questa aggregazione di aziende medio-piccole sotto un unico ombrello voluta dal dott. Montipò, nostro Presidente e animatore del Gruppo nonché fondatore dello stesso, si è rivelata vincente.

E in merito alla presenza nei vari mercati?

Una premessa sulla natura e sulla vision di Interpump. La società non ha delocalizzato e si è invece dedicata a creare e ad acquisire aziende di successo in diverse aree del mondo. Anche in Brasile, India e Cina l'obiettivo non è stato re-importare prodotti a basso costo ma creare società stabili, radicate nei rispettivi territori. Non abbiamo imposto management italiano in sede stabile, i condutto-

ri sono locali. In Cina abbiamo un partner del distretto di Wuxi. In India abbiamo due stabilimenti, al Nord e al Sud, e forniamo i più importanti costruttori di veicoli industriali del Paese.

Negli Stati Uniti abbiamo un forte radicamento, coprendo oltre il 50 per cento del fabbisogno del Nord America, grazie alla posizione egemone rilevato Takarada nel 2012, nello Stato di Rio Grande do Sul, e un'altra azienda nel me-

desimo settore.

Interpump Hydraulics e l'elettronica?

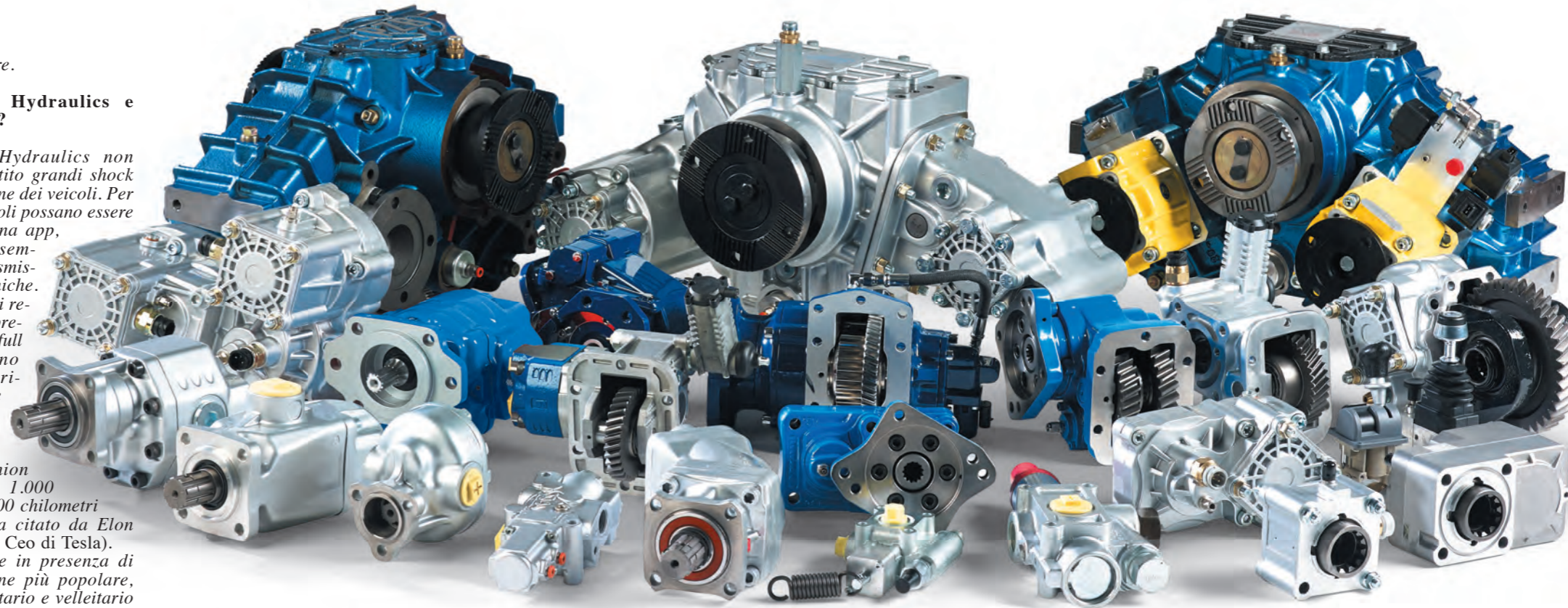
Interpump Hydraulics non ha finora patito grandi shock dall'evoluzione dei veicoli. Per quanto i veicoli possano essere guidati da una app, presentano sempre delle trasmissioni meccaniche. Alcuni veicoli recentemente presentati come full electric sono in realtà ibridi di idrogeno oppure sono promesse, come il camion elettrico da 1.000 cavalli e 2.000 chilometri di autonomia citato da Elon Musk (n.d.r. il Ceo di Tesla). È chiaro che in presenza di una diffusione più popolare, non di un elitario e velleitario concept truck, anche il nostro mondo dovrebbe essere ripensato.

Per il momento l'introduzione dell'elettronica si limita alla rilevazione e alla trasmissione dati. Noi stiamo approcciando questa dimensione, soprattutto per quanto concerne i veicoli ibridi, insieme a specialisti della trasmissione di potenza e dell'elettronica, al fine di studiare nuovi applicativi. Ci troviamo davanti a un grande bivio. Mentre negli ultimi 50 anni si è affinato il sistema propulsivo del motore a scop-

pio, ora siamo di fronte a un cambio di paradigma.

Quali possono essere i tasselli mancanti per completare il mosaico di Interpump?

Siamo un gruppo industriale. Interpump è diventata un interlocutore a livello mondiale, sempre più 'one stop shop' e il nostro Presidente ha dichiarato che nei prossimi anni dovremmo crescere a due cifre, sia per espansione di fatturato



che per nuove acquisizioni. Se parliamo di rivoluzioni di paradigmi diventa complesso intuire la direzione che prenderemo... Ci sono diverse soluzioni nel campo del trasporto (idrogeno, full electric, ibrido, etc), solo il futuro potrà dire quale direzione prevarrà sulle altre. Prima però di affrontare il salto di paradigma che rivoluzionerà la trasmissione dei veicoli, un aspetto in rapida evoluzione è la dimensione dello spazio. Per

soddisfare i parametri normativi e assecondare la rincorsa all'implementazione dell'efficienza i veicoli non hanno più spazi fruibili. La scarsità di spazio ci costringe a ricerche e sfide continue.

E a parte le pto?

Abbiamo una gamma interessante di cilindri telescopici a semplice effetto applicata sui ribaltabili, che completa la gamma, e una serie prodotta

nello stabilimento di Faenza (n.d.r. in provincia di Ravenna) di cilindri a doppio effetto telescopici per la raccolta rifiuti, dove siamo un'eccellenza, fornendo alcuni tra i più importanti costruttori europei. Sono i cilindri che gestiscono la compattazione dei rifiuti e l'estrazione dei rifiuti.

I cilindri sono quindi un pro-

dotto di grande prospettiva.

E l'off-road?

Del gruppo Interpump fa parte l'Oleodinamica Panni, che fornisce società come Terex e Caterpillar... Lì dentro c'è un mondo intero di applicativi e capacità di esaudire bisogni specifici.

Fabio Butturi

