

vado e torno

MAGGIO N. 5 - 2017
MENSILE - € 3,00

Prima immissione:
3 maggio 2017

VADO E TORNO EDIZIONI www.vadoetorno.com | ISSN 1124-2066 | Poste Italiane s.p.a. - SpED. in A.P. - D.L. 352/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, [COMI]



quando
la passione
sale sul
Serie T



STY IVECO DAILY ELECTRIC E EUROCARGO CNG NATI PER VINCERE • **PROVE** RENAULT T 520 PASSION - MERCEDES AROCS 4148 K 8 PER 4 - NISSAN NV 300 • **HI-TECH** PARLA IL NUMERO UNO DI PETRONAS • **DAKAR** SI RIPARTE DAL PERÙ **INCHIESTA** SE IL TIR ITALIANO HA LE GOMME SGONFIE



a tutto carico

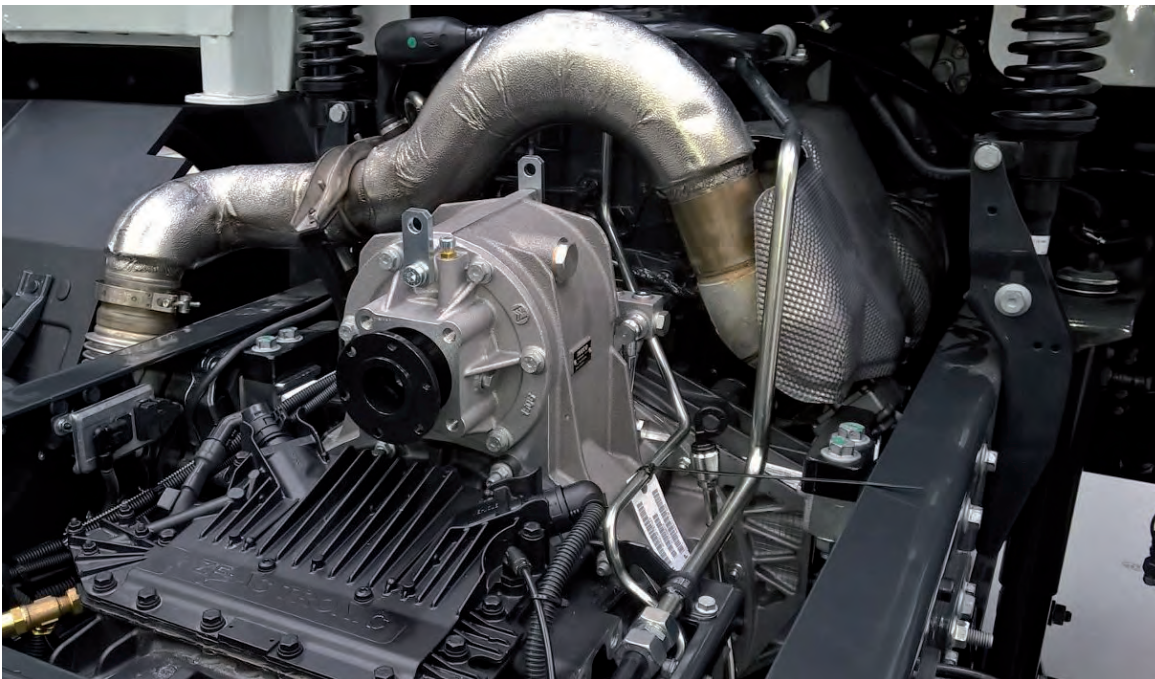
MERCATO IN CALO

Nel primo trimestre le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi sul

mercato italiano sono calate dell'1,2 per cento, scendendo dalle 4.452 unità registrate nel periodo gennaio-marzo del 2016, alle 4.400 consuntivate nell'equivalente periodo dell'anno in corso.



industria, componentistica, tecnologia



QUATTRO VARIANTI

Flangiate tra motore e cambio in posizione verticale, sono quattro le varianti di presa di forza Interpump Hydraulics per l'Iveco Eurocargo. Si differenziano per i rapporti di velocità (1,02 per compattatori, 1,27 per autospurghi e 1,56 per raccolta rifiuti) associati alla coppia in uscita (rispettivamente di 1.000, 820 e 720 Nm). La quarta variante è stata invece sviluppata per il rapporto di 1,56 su veicoli doppia cabina.

Dalla partnership tra Iveco e Hydrocar, marchio del gruppo Interpump Hydraulics, è nato un nuovo allestimento destinato ad esaltare la versatilità degli Eurocargo. Tutto ruota, è proprio il caso di dirlo, intorno alla nuova presa di forza EFP-2 dell'azienda emiliana. Presentata ad inizio 2016, e già adottata da Hyundai e Tata-Daewoo su veicoli con potenze fino a 540 cavalli, l'innovativa pto 'sandwich' motore-cambio ha conquistato il cuore del medio-leggero Iveco ampliandone il ventaglio di destinazioni d'uso. I primi Eurocargo già disponibili con la SAE 2 sono i modelli da 12 a 18 ton, sia in versione 4 per 2 che 4 per 4, equipaggiati con il Tector 6. Nel corso dell'anno, come confermato dai tecnici Iveco, saranno implementati anche i modelli a 4 cilindri. L'allestimento optional,

DA INTERPUMP HYDRAULICS

Eurocargo questa è per te

Presentata lo scorso anno, la presa di forza Efp-2 sale a bordo del medio-leggero di Iveco ampliandone il ventaglio delle destinazioni d'uso

appartenente all'inedito segmento SVO (Special Vehicle Operations), è configurabile con tutte le tipologie di cambio dell'Eurocargo: (meccanici e automatizzati ZF, automatici Allison). Nel dettaglio, la fornitura di Hydrocar è caratterizzata da quattro varianti di presa di forza. La principale distinzione riguarda i tre rapporti di velocità associati a tre livelli di coppia in uscita. L'EFP-2, capace di fornire all'utenza ausiliaria una potenza massima di 157 kW, con un rapporto 1:1,02 offre una coppia di 1.000 Nm, con 1:1,27 di 820 Nm e con 1:1,56 di 720 Nm. Il rapporto

'veloce' 1:1,56 (1.560 giri in uscita dalla pto con motore a 1.000 giri al minuto) rappresenta la soluzione specifica per l'alimentazione di pompe dell'acqua di camion antincendio. Il rapporto 'lento' è tipico di compattatori per la raccolta rifiuti, quello intermedio è particolarmente adatto per gli autospurghi. Indipendentemente dal rapporto di velocità, la pto viene flangiata tra motore e cambio in posizione verticale. La quarta variante deriva da una diversa geometria di montaggio concepita esclusivamente per il rapporto 1:1,56 su mezzi con doppia

cabina; in questo caso il gruppo assume un'inclinazione di 30 gradi rispetto l'asse verticale con vantaggi in termini di ingombro. L'EFP-2 è ad innesto pneumatico, con pressostato e valvola di sicurezza. In tutte le configurazioni la pto si collega al motore attraverso un disco flessibile. La minimizzazione del rumore è garantita dall'adozione di uno smorzatore 'damper' delle vibrazioni rotazionali in entrata. Sulla versione con rapporto veloce, impiegata per alimentare impianti caratterizzati da scarsa inerzia, è presente di serie anche un freno in

uscita per eliminare la coppia residua della frizione ('drag clutch'). La collaborazione tra Iveco e Hydrocar è attiva anche per i pesanti; molto probabilmente a fine 2017 sarà la volta della EFP-1 ad innesto idraulico (capace di fornire all'utenza ausiliaria una potenza massima di 392 kW) sulle motorizzazioni Cursor.

«La collaborazione con Hydrocar - spiega Jesus Chavida, Medium Line Business Director Iveco - ci ha permesso di concretizzare soluzioni mirate ad applicazioni speciali, in cui la tecnologia rappresenta un valore aggiunto imprescindibile. Per l'allestimento messo a punto per l'Eurocargo, ci aspettiamo una richiesta pari o superiore a 200 unità all'anno. Magirus si è già aggiudicata un'importante commessa dal Ministero degli Interni italiano che prevede l'adozione della nuova pto su 100 veicoli antincendio, in consegna a partire da fine 2017».

DALLA PRONUNCIA DELL'ANTITRUST

Bocciati i costi minimi

Sui costi minimi, secondo me necessari, c'è ancora speranza? E la Corte di giustizia europea non aveva detto che erano validi?

C. Marras
Oristano

L'ha detto, ma in Italia pare che non importi a nessuno. Dopo il Tar del Lazio, infatti, anche l'Authority per la concorrenza ha nuovamente bocciato i costi minimi, mostrando di non tener conto della sentenza della Corte di giustizia europea. Ma quel che è peggio è che la nuova pronuncia dell'Authority arriva in risposta a una domanda del ministero dei Trasporti, proprio in seguito alla sentenza della Corte europea. Un gesto che non contribuirà alla distensione tra esecutivo e

associazioni. Secondo l'Antitrust, la fissazione di costi minimi ha poco a che fare con la sicurezza stradale, per cui il Ministero dovrebbe utilizzare strumenti totalmente diversi e mirati per perseguire tale obiettivo. Quindi se un tir viaggia a 50 cent al chilometro è sicuro?

A PROPOSITO DEL DAF XF PRESTIGE EDITION

A pagina 37 del numero 4 di aprile 2017 è stata assegnata all'XF Prestige Edition la tara di 7.366 chili. In realtà la serie speciale dell'ammiraglia olandese dichiara una tara di 8.470 chili (con pieno di carburante e autista a bordo) ripartita in 5.780 chili sull'asse anteriore e 2.690 su quello posteriore. La portata utile è pertanto di 9.530 chili.

UN'ALTRA STORIA INQUIETANTE

Rifiuti, appalti e mazzette

E così le mazzette sono arrivate anche nel trasporto dei rifiuti di Venezia?

G. Lometti
Treviso

Da Venezia, un'altra vicenda inquietante - benché tutta da provare - con al centro il delicato tema del trasporto rifiuti.

Già. Insieme al direttore del settore commerciale di Veritas (servizi urbani collettivi di Venezia), Claudio Ghezzeo (amministratore anche di due società partecipate da Veritas per la gestione rifiuti: Ecoricicli ed Ecoprogetto Venezia), sono finiti in manette anche due imprenditori: Sabrina Tonini (Plan-eco, in provincia di Padova, in carcere) e Enzo Busato (fratelli Busato Autotrasportatori, di Preganziol, agli arresti domiciliari). Secondo le accuse della Procura di Venezia, Ghezzeo avrebbe incassato mazzette per oltre 150 mila euro per pilotare a favore delle due

società appalti per 67 milioni di euro a fronte di lavori per 120 milioni, assegnati da Veritas tra il 2009 e 2015. Accuse che andranno dimostrate, ma che certo mostrano un quadro inquietante, anche per la delicatezza del trasporto di rifiuti in un ambiente come quello veneziano. Veritas si è dichiarata estranea ai fatti.



Engine Flywheel Pto



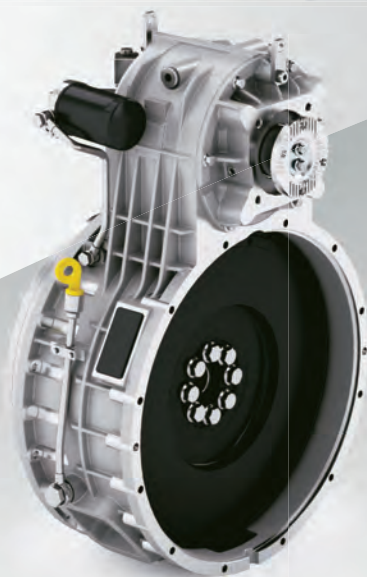
Heavy
duty



Medium
duty



Light
duty



EFP-1



EFP-2



EFP-3

www.interpumphydraulics.com

**INTERPUMP
HYDRAULICS**

A member of

