

# vado e torno

SETTEMBRE N. 9 - 2016  
MENSILE - € 3,00

VADO E TORNO EDIZIONI www.vadotorno.com ISSN 0042-2096 Poste Italiane s.p.a. - SPED. IN A.P. - D.L. 355/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46) art. 1, comma 1, LOI MI

il camion  
che volle  
farsi  
sostenibile



**SALONI** A HANNOVER LA RISCOSSA DEL PESANTE  
**PROVE** IVECO STRALIS 480 XP - SCANIA G 450 8 X 4  
NISSAN NAVARA • **TRUCK RACING** CAMPIONATO A  
DUE FACCE • **BREXIT** PERCHÈ L'EUROPA  
COSÌ NON VA, E NON SOLO PER GLI INGLESI



# a tutto carico

**CONTABILITÀ TARGATA TOMTOM**

Dall'intesa tra TomTom Webfleet (servizio di fleet management di TomTom Telematics) e Sage Live, nasce un servizio di contabilità in tempo reale per le aziende con flotte di veicoli. I clienti Sage Live potranno visualizzare automaticamente i dati dei veicoli della flotta connessi, mezzi pesanti, commerciali e auto inclusi.



componentistica, tecnologia, novità

IPH: PTO SERIE 17 SILENT

## Effetto 'rattling'? ora basta!

Da Interpump Hydraulics un inedito sistema che risolve il problema del rimbalzo tra ingranaggi a livello di presa di forza e cambio automatico

**C**on l'estremizzazione dell'efficienza dei moderni motori diesel in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni, negli ultimi anni si è acuitizzato un antipatico fenomeno lungo

la catena cinematica. Di cosa stiamo parlando? Gli ingegneri lo chiamano 'effetto rattling'. Ovvero lo sfasamento rotazionale degli ingranaggi con conseguente contatto di entrambe le facce di ciascun dente.

Facciamo un po' di chiarezza. Gli appassionati di meccanica già sanno che il volano del propulsore lavora a una velocità angolare non perfettamente costante nel



è stato l'ingegno italiano di Interpump Hydraulics. La dinamica realtà bolognese, protagonista sui mercati internazionali nel settore delle prese di forza e dei componenti per veicoli industriali e dell'oleodinamica applicata agli stessi, ha messo a punto nel proprio stabilimento di Calderara di Reno un accorgimento per azzerare il rimbalzo tra ingranaggi descritto, minimizzandone il gioco ('backlash').

tempo, e ciò determina un'alternanza di accelerazioni e decelerazioni infinitesimamente piccole che si ripercuotono a livello delle successive dentature causandone il rimbalzo e un contatto bilaterale.

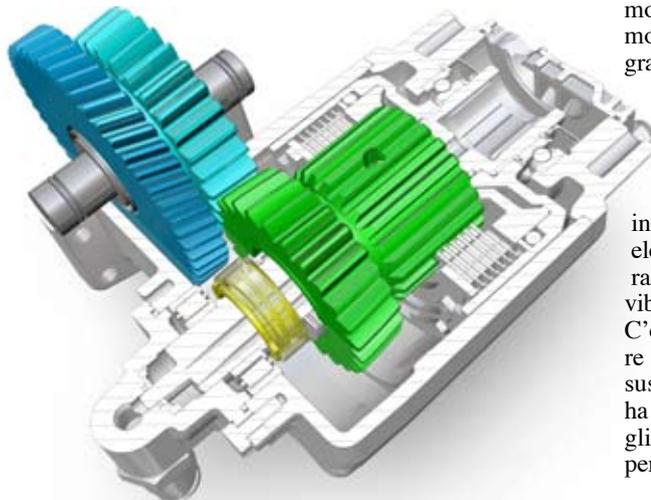
### NESSUN ATTRITO

Le nuove tarature messe a punto dai motoristi hanno incrementato tale effetto, e logicamente le trasmissioni ne risentono. In particolare i cambi automatici in cui il volano motore è collegato in modo solidale con l'ingranaggio che conduce la presa di forza, la quale rimane quindi perennemente ingranata. Specialmente le irregolarità torsionali indotte a cascata negli elementi della Pto generano crescenti livelli di vibrazioni e rumorosità. C'è chi continua a fingere che il problema non sussiste e chi invece lo ha già studiato nei dettagli e risolto. Ad arrivare per primo alla soluzione

L'esclusivo sistema, brevettato e disponibile nella nuova offerta Pto Serie 17 Silent, è caratterizzato da un congegno in grado di creare un carico inerziale sull'ingranaggio di uscita della pto obbligandolo a un corretto contatto con l'ingranaggio conduttore. Tale azione (che comporta un'impercettibile resistenza) viene esercitata solo in assenza di carico attivo sulla presa di forza, ossia quando quest'ultima ruota passivamente ingranata al cambio automatico. Qualora la Pto venga propriamente innestata e quindi caricata, il sistema si disinserisce automaticamente scongiurando qualsiasi pur minimo attrito supplementare.



**L'ESCLUSIVO SISTEMA IPH**  
Eccolo (a destra) il sistema disponibile con la Pto Serie 17 Silent (sopra) messo a punto e brevettato da Intempump Hydraulics, azienda bolognese di Calderara di Reno, prim'attore sui mercati internazionali nel settore delle prese di forza e dei componenti per veicoli industriali e dell'oleodinamica applicata.



SE LA MOTORIZZAZIONE È PARALIZZATA

## Colpa della spending review

Sento sempre più colleghi autotrasportatori, e anche amici automobilisti, lamentarsi dei tempi di attesa alle Motorizzazioni. Ma possibile che non siano in grado di fornire un servizio in tempi decenti?

Alvaro Mazzetti  
Orte

Non è tanto 'colpa' della scarsa produttività dei dipendenti, quanto della spending review: dal 2008 il personale negli uffici si è ridotto di oltre un terzo, passando da 5.500 a 3.500 dipendenti; ma nel 1996 erano 7 mila. Quel che è peggio, il numero delle prove d'esame è tornato ad aumentare, dagli 1,64 milioni di esami (fra teoria e pratica) del 2012 agli 1,83 milioni del 2015. In tutta Italia gli esaminatori fanno le prove di guida in straordinario, secondo

la modalità delle 'sedute in conto privato'. Queste ultime erano un'eccezione, e sono divenute la regola, otto su dieci: in pratica, a pagare le ore lavorate e l'indennità di trasferta sono le scuole guida. Va anche peggio agli autotrasportatori. «La revisione dei camion si paga cara. E in Veneto, come in Liguria, l'attesa supera i tre mesi. Bisognerebbe consentire alle aziende di fare le revisioni altrove, in modo da velocizzarle», dice Giulia Guida, della segreteria nazionale Filt Cgil. Ma i sindacati puntano il dito anche contro il blocco del turn-over in caso di pensionamento dei lavoratori.

**QUEL 'REPERTO' CHE STA ALLA GUIDA**  
Vedo che i camion si riempiono sempre più di elet-

tronica e che quasi quasi l'autista è diventato un optional. Non mi sembra tanto giusto.

Cristiano Pazzini  
Padova

In effetti, la dotazione elettronica dei nuovi camion è aumentata di molto. Soprattutto per quel che attiene alla sicurezza e allo sfruttamento della catena cinematica. Nel primo caso si è cercato di fornire più strumenti di attenzione al driver e, anche, con l'Acc (cruise attivo) e la frenata automatica di prevenire gli incidenti mediante decisioni 'autonome' del camion. Sul fronte consumi, i costruttori stanno spingendo per portare ai minimi termini l'intervento dell'autista considerato causa di sprechi di consumo sino al 20 per cento. Ma che l'autista sia quasi un 'reperito archeologico' lo dicono gli investimenti previsti per la guida autonoma: 39,6 miliardi (più 317 per cento) da oggi al 2021.

PERCHÈ SONO SOSTENIBILI

## Ricostruiti con il credito

**H**o sentito parlare degli pneumatici ricostruiti. Ma c'è davvero un beneficio in termini di minor inquinamento?

Glauco Torelli,  
Mantova

**Con l'uso dei ricostruiti in Italia si risparmiano all'incirca 30 milioni di litri di petrolio e 20 mila ton di materie prime ogni anno.**

Secondo l'edizione 2016 del Libro bianco sui pneumatici ricostruiti edito dall'Airp (Associazione nazionale costruttori pneumatici), il processo di ricostruzione abbatte le emissioni di CO<sub>2</sub> di circa il 30 per cento rispetto alla produzione di un pneumatico nuovo, salvando circa il 70 per cento dei materiali originari del pneumatico. In Italia ogni anno, grazie all'uso dei ricostruiti è possibile risparmiare

circa 30 milioni di litri di petrolio e oltre 20 mila tonnellate di materie prime (gomma naturale e sintetica, nero fumo, fibre tessili, acciaio e rame). Per questo Airp chiede un credito di imposta a favore degli utilizzatori finali.



Hydrocar



PZB



PENTA

www.interpumphydraulics.com

THE HEARTBEAT OF OUR INDUSTRY

» IAA 2016

22.-29. September, Hannover

Hall 26 - Booth C44



A member of

INTERPUMP  
GROUPINTERPUMP  
HYDRAULICS