

veicolo industriale

In tono minore l'ottavo Salone

Il calo della produzione dei veicoli industriali nel 1982 ha condizionato la rassegna internazionale di Torino. Eppure qualcuno parla di sintomi di ripresa. Tra le novità i «Cargo» della Ford e gli IVECO «80.16» per il trasporto medio. Un nuovo mastodontico «Mazinga» per festeggiare trent'anni di attività della Cometto. I Renault con freni a disco autoventilanti. Riproposta della Leyland la Land Rover 110 già vista a Ginevra

La produzione di veicoli industriali nel 1982? Mai così bassa negli ultimi 15 anni. Il momento economico appena attraversato dalle aziende costruttrici di rimorchi e semirimorchi? Uno dei più gravi dell'ultimo ventennio. Il settore delle gru per autocarro? Appena uscito da una delle annate peggiori che si possano ricordare. Quello dei pneumatici? La crisi, è il caso di dirlo, segue «a ruota».

È un coro monocorde, rotto appena, a sprazzi, da qualche assicurazione sui sintomi di ripresa abbozzati o auspicati per il 1983, a serpeggiare tra gli stand dell'8° Salone Internazionale del Veicolo Industriale e Commerciale dove, ignari della «penombra» che abbiamo attraversato, dormono i mostri della strada, simboli ambigui di una opulenza lucida, lustre e odorosa di venere.

Qualcuno ne approfitta per parlar chiaro: «La concorrenza tra le Case costruttrici — dicono alla Volvo — non esiste più. Oggi c'è una guerriglia senza quartiere e senza esclusione di colpi. E così che degnera un mercato relativamente sano».

È un'illusione anche il settore dei veicoli commerciali, sul quale si appuntavano i più ragionevoli ottimismo per gli Anni Ottanta (la grande industria è in crisi, e se non si produce non si trasporta, ma le attività commerciali e terziarie sono in crescita) se le vendite, in Italia, sono quasi raddoppiate nel giro di otto anni, la manna ha cominciato a calare sul

setore nel 1978, per farsi sentire pesantemente nell'81 e ancor più nell'82.

A Torino non c'era dunque da aspettarsi, stando così le cose, molto di più di un Salone dove le novità non sono né molte né eclatanti, e vengono annunciate con toni dimessi, quasi a bassa voce.

Alla Renault hanno adottato, per la prima volta in Europa, freni a disco autoventilanti montati su un veicolo a medio tonnellaggio, e per l'esattezza sull'assale anteriore del modello S 130.115 (la nuova gamma S è disponibile in sei versioni, con due diverse motorizzazioni, da 131 e 172 cavalli). Si tratta di una novità che introduce un concetto di frenatura che, applicato al veicolo industriale, assicura maggiore stabilità e progressività, minor riscaldamento, manutenzione semplificata.

La Mercedes-Benz, oltre a un ampliamento di gamma della categoria «transporter», si presenta a Torino con un'an-

teprima mondiale, costituita dal trattore per seminorchi «1425 S»: fa parte della categoria media, e sarà omologato in Italia con un peso totale dell'autoarticolato di 31,25 tonnellate. Monta un motore V 8 nella versione a potenza ridotta (184 KW/250 cv), che offre una coppia elevata (932 NM/1200/min) promettendo insieme una buona economicità d'uso.

L'IVECO, che ha affidato la sua immagine a un grandioso manifesto riportante un'altrettanto grandiosa rassegna di 108 figurine di diversi modelli («Questa è solo una parte della gamma IVECO. Continua dal Concessionario»), si presenta al Salone come il professionista del trasporto medio, e lancia l'«80.16» a trazione integrale, progettato per un ampio ventaglio di settori d'impiego: quello cantieristico, agricolo e forestale, minerario, della protezione civile, della manutenzione stradale e degli impianti elettrici. La sua

specializzazione, però, è quella della protezione civile, e contempla le possibilità di installare diverse prese di forza sia sul cambio (a cinque velocità sincronizzate con due rapporti base) che sul motore (a sei cilindri in linea IVECO sovralimentato, con 5499 cm³, che eroga una potenza di 100 cavalli a 3200 giri/min). La trazione integrale può essere inserita anteriormente anche con il veicolo in movimento, mentre sul ponte posteriore è disponibile un bloccaggio differenziale.

La Volvo ha deciso di importare in Italia, in sintonia con il dibattito sulla necessità del trasporto integrato, un autoveicolo medio-leggero particolarmente indicato per il trasporto locale a medio e breve raggio, e per la distribuzione in città. Si tratta dell'«F 6» riveduto e corretto, nelle tre versioni «F610», «F612» e «F614» che offrono sette differenti passi. Le prime due versioni offrono il vantaggio che,

avendo un peso totale a terra contenuto nei 115 quintali, non richiedono il rilascio di licenza per il trasporto in conto terzi: montano entrambi un motore turbodiesel, il «Volvo TD60C» a iniezione diretta, con una cilindrata di 5480 cc che eroga una potenza di 147 cavalli netti CEE a 2800 giri. La sovralimentazione mediante turbocompressore consente di aumentare il rendimento del motore diminuendo il consumo specifico di carburante (rispetto a un motore aspirato della medesima potenza).

Un nuovo «Mazinga» festeggia i trent'anni di attività della Cometto: il semovente modulare per il trasporto e il posizionamento di impianti industriali, che già da due anni lavora in Arabia Saudita, ha infatti raggiunto le 3600 tonnellate di trasporto (sono stati gli stessi utenti giapponesi a richiederlo). Il colosso è costituito da 8 unità di base semo-

venti, e da 16 non semoventi, a sei linee di assi ciascuna. Otto motori Diesel per una potenza complessiva di 3400 cavalli, piattaforma a carico predisposta per un solo uomo in cabina, di 80 mt³.

Procedendo alla ricerca della «novità», troviamo una gamma completa della nuova versione «Cargo» alla Ford (con motori raffreddati ad aria e cambi a 12 velocità), un veicolo da trasporto leggero discendente dalla Golf berlina alla Volkswagen, con furgone in vetroresina.

La Leyland presenta in anteprima italiana la «Land Rover 110», che verrà commercializzata a breve nelle tre versioni Station Wagon, Pickup e Hard Top. Il telaio d'acciaio è stato rinforzato, le sospensioni sono state dotate di molle elicoidali, la trazione integrale è divenuta permanente. La nuova Land Rover si presenta come mezzo da lavoro: offre tre prese di forza con quattro uscite alle quali collegare un'ampia varietà di attrezzi, sospensioni rinforzate, baricentro basso e motore a ciclo Diesel. Il suo debutto l'ha avuto di recente, al Salone di Ginevra.

Infine, i pneumatici: la Good Year propone il «G291» per il trasporto pesante, un radiale con battistrada «flexomatic» che mira a garantire una minor deformazione, un rotolamento più freddo e un'usura limitata e regolare.



Uno scorcio dell'ottavo Salone Internazionale del veicolo Industriale e Commerciale di Torino. In primo piano un Ford «Cargo».

Stefania Miretti

Rimarrà un ricordo il camionista scamiciato e sudato?



La moderna cabina di guida dei camion stradali di nuova generazione dell'IVECO.

I camionisti? Fanno paura: non rispettano i limiti di velocità, né i divieti di sorpasso; eludono la normativa CEE sull'orario di lavoro tirando dritto da Bologna a Messina; ignorano la scatola nera che dovrebbe registrare i loro tempi di lavoro e di pausa; si addormentano alla guida dopo sedici ore di marcia; in poche parole, ogni anno sono fonte di gravissimi incidenti stradali, di cui fanno le spese gli automobilisti. Oppure affascina: uomini soli, che hanno un rapporto di amore-odio con il loro camion, si danno soprannomi da far rabbrivire e parlano per ore l'uno contro l'altro, nella notte, via «baracchino».

La realtà però li riconduce al ruolo meno suggestivo di lavoratori come tanti altri, sottoposti a tempi e ritmi di lavoro spesso pesantissimi e a malattie professionali che non perdono, quali l'artrite e l'ulcera...

Per garantire una maggior sicurezza (per l'autista come per i terzi) c'è voluta un'evoluzione legislativa recente, che è intervenuta soprattutto sui sistemi frenanti, sulla riduzione del rumore di combustione e in generale della rumorosità. E solo da poco ha fatto la sua comparsa una concezione del camion come «luogo di lavoro».

L'ergonomia, una scienza che studia i limiti e le possibilità del corpo umano, viene oggi chiamata in causa per la progettazione delle cabine, che diventano quanto meno più vivibili, anche se si ha la sensazione, visitando il Salone del Veicolo Industriale e Commerciale di Torino, che la questione «confort» (i cui riflessi sul problema della sicurezza non sono né pochi né indifferenti) sia an-

Tutte le case costruttrici di veicoli pesanti tengono ora conto dell'ergonomia. Cabine confortevoli e con impianto di aria condizionata integrato

cora troppo relegata in un settore tutto sommato secondario della ricerca.

Tra le soluzioni più avanzate troviamo quelle del «Volvo F10», un veicolo per trasporti pesanti su lunghe distanze che propone una cabina completamente indipendente dal telaio (grazie a un sistema di molle elicoidali posteriori integrate da ammortizzatori telescopici); il molleggio del sedile è regolabile in rapporto al peso dell'autista, mentre la posizione del volante può variare tanto orizzontalmente che verticalmente anche durante la guida. L'impianto di aria condizionata è montato in serie, e i comandi sono disposti razionalmente secondo la frequenza del loro impiego.

Di «centralità dell'autista» parla anche l'IVECO, il cui furore è costituito dal «190 38 Special», presentato in anteprima mondiale al recente Salone di Bruxelles.

La silenziosità in cabina è a livello di 72 decibel A nella marcia più alta, mentre un nuo-

vo sistema di sospensioni, adottato in serie, comporta l'aggiunta di due ammortizzatori sulla parte anteriore della cabina, e migliora l'assorbimento delle eventuali oscillazioni di beccheggio. I sedili sono a sospensione pneumatica, e personalizzabili con poggiatesta e cuscini asportabili.

Sono inoltre in dotazione sullo Special due ripostigli per abiti, un portaoggetti centrale con lampada a braccio flessibile, la centralina di comando per l'orientamento degli specchi retrovisori (che sono riscaldati elettricamente), la radio a modulazione di frequenza. L'aria condizionata, che si rivela ai primi posti, nelle richieste dell'utenza, è integrata.

Tramonterà, dunque, l'era dei camionisti sudati, perennemente a braccia nude, appollaiati su sedili simili a scranni?

Per molti è già tramontata, è già un bozzetto che appartiene al passato. Il futuro (non si sa quanto vi inoli dovrebbe portare innovazioni alla strumentazione di bordo, che evolverà, secondo le previsioni dell'IVECO Engineering, verso soluzioni integrate con funzionamento elettronico, capaci per esempio di gestire e di presentare su un monitor diversi tipi di informazione: le emergenze, gli allarmi, le condizioni di marcia consigliate e le condizioni di funzionamento dei vari organi del veicolo).

C'è solo da augurarsi che la maggior comodità, il crescente confort delle cabine, non diventi un incentivo a violare sempre di più i tempi di lavoro e di riposo imposti dalla legge.

St. M.

FORD CARGO LA QUALITÀ CHE RENDE TANTO



Una prestigiosa serie di veicoli industriali, a 2 e 3 assi, motrici o trattori stradali. La vera soluzione per ogni problema di trasporto. Potenza Ford, Cummins, Deutz.

Un superiore ambiente di lavoro

La cabina Ford Cargo offre al conducente un posto di lavoro eccezionalmente luminoso e silenzioso. Grandi spazi e ottima facilità di accesso, per garantire il massimo rendimento ed il minimo stress di guida. Servosterzo su tutti i modelli (optional su mod. 05/07).

Elevata economia di esercizio

I motori Cargo offrono alte prestazioni e bassi consumi. L'economia Cargo è il

risultato di un modernissimo progetto di design e di aerodinamica, in cui ogni dettaglio è stato elaborato dal computer, ed ogni particolare collaudato per anni. I cambi totalmente sincronizzati, da 5 a 12 marce, offrono le più favorevoli condizioni per una guida brillante ed economica. Le avanzate tecniche costruttive e l'eccezionale protezione anticorrosiva assicurano l'efficienza Cargo più a lungo nel tempo. Ford Cargo. La qualità che rende tanto.

TUTTE LE POTENZE DA 88 A 204 CV
TUTTE LE PORTATE DA 2,5 A 15 TONNELLATE
AUTOTRENI ED AUTOARTICOLATI
FINO A 25,5 TONNELLATE

