

www.uominietrasporti.it



367 mensile

anno XL
maggio 2021

prezzo
Euro 3,50

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

Uomini e Trasporti

40^{let}
1981-2021

I termini della scommessa

**ARCHIVIARE IL DIESEL
IN UN VENTENNIO**

La sfida dell'elettrico

**I FILI DA COLLEGARE
PERCHÉ ARRIVI LA SCOSSA**

Il problema dei maggiori costi

**COME DISTRIBUIRE I CONTI
DELLA SOSTENIBILITÀ**

**LA TRANSIZIONE ENERGETICA:
MOTORI E TRASPORTI DI DOMANI**

UN PIENO DI FUTURO

NUMERO MONOGRAFICO

MENSILE - Tariffa R.O.C. - Poste Italiane s.p.a.
Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)
art. 1, comma 1 - CN/BO. In caso di mancato recapito inviare al CMP di Bologna
per la restituzione al mittente previo pagamento resi.



della combinazione di 37 ton. È mossa da un motore che eroga una potenza di picco di 240 kW, alimentato da una batteria da 350 kWh che può fornire un'autonomia fino a 220 km. In più esiste una versione autotelaio cabinato 6x2 con massa complessiva di 29 ton, dotata anch'essa di batteria da 350 kWh con autonomia fino a 250 km. Alla ricerca mancano ancora tre marchi che in Italia vendono veicoli industriali: **MAN**, **Ford** e **Iveco**.

Guido comincia con il costruttore tedesco, che ha annunciato la commercializzazione dell'eTGM, versione elettrica del modello medio, nelle configurazioni di trattore con massa totale della combinazione di 32 ton e autotelaio a tre assi con massa complessiva di 26 ton. I primi

esemplari sono usciti dagli stabilimenti nel 2018 per iniziare una sperimentazione operativa presso alcune imprese logistiche di mezza Europa e a dicembre 2019 è iniziata la produzione in piccola serie della versione TGM 26.360 E, che ha un motore elettrico da 264 kW alimentato da batterie che offrono un'autonomia fino a 200 km.

Ford Trucks per ora non prevede la vendita di modelli elettrici in Europa, anche se dal suo quartier generale italiano ci informano che alcuni veicoli a batteria sono testati attualmente dalla municipalità di Istanbul.

Lo stesso vale per **Iveco**, che però sta sviluppando il pesante elettrico con la statunitense Nikola. Si chiamerà Nikola Tre e sarà prodotto nello stabilimento

tedesco di Ulm usando la cabina dello S-Way. A novembre 2020 è stato annunciato un prototipo e la versione a batterie potrebbe apparire già entro fine anno. Guido scopre però che nello stabilimento di Brescia Iveco produce una versione senza motore (glider), che fornisce alla società britannica **Electra** per realizzare un autotelaio elettrico con massa da 7,5 a 19 ton, equipaggiato con un motore da 260 kW o 350 kW alimentato con batterie fino a 287 kWh. Si apre così a Guido un altro panorama, ossia quello dei costruttori autonomi di veicoli industriali che elettrificano modelli nati per il diesel. Tra questi spicca l'olandese **Emoss**, che offre questi veicoli già da qualche anno. Può elettrificare qualsiasi veicolo nel suo stabilimento

(prosegue a p.30)



IL TRATTORE ELETTRICO SOLO QUI

La casa olandese propone il CF Electric dal 2020 con la doppia configurazione trattore 4x2 e cabinato 6x2, equipaggiati con motore da 210 kW e coppia da 2.000 Nm. È in grado di percorrere oltre 200 km e, nell'ultima versione, grazie a una nuova generazione di batterie, ha perso 700 kg di peso guadagnati in portata utile. Si offre, oltre che per missioni urbane, per operazioni di distribuzione, fornitura di supermercati e raccolta dei rifiuti. La batteria ha capacità di 350 kWh autonomia fino a 200 km, conservata anche in condizioni climatiche difficili. Da maggio poi è arrivato l'LF in versione cabinato da 19 ton, con passo da 5,3 o 5,85 metri. Il carico utile è di 11.700 kg. Il motore da 250 kW di potenza e 1.200 Nm di coppia nominale (picco di 3.700 Nm). Lo alimenta un gruppo batterie LFP (litio-ferro-fosfato) da 282 kWh (netto di 254 kWh) che gli conferiscono 280 km di autonomia e sono garantite 6 anni. In più, può essere completato con la e-PTO da 400 V con cui alimentare attrezzature ausiliarie quali un impianto di raffreddamento elettrico o una gru elettroidraulica. È sviluppato con Dana e nasce negli stabilimenti Leyland Trucks, nel Regno Unito.



Soluzioni di Fleet Management

Da 20 anni, aiutiamo Imprenditori e Fleet Manager a migliorare l'efficienza nella gestione della Flotta ed aumentare la redditività, riducendo i costi di non qualità.

