

vado e torno

CAMION NEL MIRINO



Linea dura e più
controlli per arginare
un'emergenza
che non esiste

SPECIALE SAIE



Gru e cemento,
mercato punta
sull'economico
contrastare la crisi

ASPORTO MERCI ONDO EUROSTAT



Rispetto al Nissan Cabstar, la cabina dell'Horizon (al centro) è stata modificata nella zona sotto la linea di cintura, caratterizzata dai piccoli fari circolari e da un'altrettanto compatta griglia a barre verticali. A destra, elegante il tono della plancia.



MAXITY ELETTRICO, OBIETTIVO 2010

Tra i commerciali come tra i leggeri, la via della motorizzazione in modalità totalmente elettrica non ha fino ad oggi portato a risultati, in termini di prestazioni, tali da determinare un'inversione di tendenza a scapito del classico diesel. Tuttavia, pur nella consapevolezza di un cammino, o per meglio dire, di una tecnologia difficile da coniugare con le moderne necessità del trasporto, il processo di sviluppo continua. Renault Trucks, ad esempio, ha infatti allo studio un leggero elettrico svi-



Per il Maxity elettrico, 70 cavalli e un'autonomia di marcia di 60 chilometri.

luppato sulla base del Maxity, con portata utile di 1,5 tonnellate, guidabile con patente B. Motore asincrono azionato da un variatore a controllo vettoriale di flusso, batterie agli ioni di

litio, cambio robotizzato, il Maxity elettrico assicura, con 70 cavalli di potenza, un'autonomia di marcia di 60 chilometri. Renault prevede la commercializzazione nel 2010.



Dietro il nome Horizon c'è un cocktail con ingredienti di qualità: cabina del Nissan Cabstar prima generazione, motore della VM, assali sia anteriore che posteriore con differenziale targato Iveco. Aggiungiamo la buona variante di passi disponibili in gamma (4 con 5 lunghezze per la famiglia dei 35 quintali, 3 con 4 lunghezze per quella omologata come macchina operatrice con pesi di 60 e 65 quintali), chiave di volta per garantire l'adattabilità del veicolo in termini di allestimenti a un'ampia fascia di impieghi. Completiamo con la trazione integrale permanente, e il profilo del leggero firmato dalla Durso, azienda campana di Aqara, è praticamente definito.

PUNTA SULLA VERSATILITÀ

Un modello, l'Horizon, che al pari del Farmer Sv da cui sostanzialmente deriva, non persegue certo la strada dell'innovazione tecnologica (terreno

CON TRAZIONE INTEGRALE

All'Horizon...te il Cabstar

Partendo dalla cabina del leggero Nissan, la Durso ha realizzato una gamma da 3,5 a 6,5 ton, quest'ultima guidabile con patente di categoria B

di sfida riservato ai grandi costruttori), bensì punta tutto sulla concretezza senza fronzoli, e sulla funzionalità coniugata con quel concetto di versatilità che qui trova una

valida interpretazione nell'articolazione della gamma.

PREZZI DA 36.000 EURO

passo mm	3,5 t	6 t	6,5 t
2.200	42.400	36.023	-
2.600	42.600	36.304	37.804
2.900	42.900	36.523	38.023
2.900 L	43.860	36.669	38.169
3.200	-	37.134	38.364

Strutturata su due famiglie di veicoli: un leggero di 3,5 ton e un modello da 6 e 6,5 ton, quest'ultimo omo-

logato macchina operatrice, la cui velocità massima limitata a 40 all'ora pur non consentendo l'accesso in autostrada, permette la guida ai possessori di patente B.

Il più piccolo tra gli Horizon è spinto da un 4 cilindri in linea Euro 4, turbodiesel common rail, di 3 litri firmato dalla VM Motori, accreditato di una potenza di 100 cavalli e 34 chilogrammetri di coppia, abbinato al cambio Zf manuale a 6 marce. Le versioni di 6 e 6,5 ton, invece, in virtù dell'omologazione come macchina operatrice, godono ancora dello step Euro 3 del propulsore 3 litri VM (78 cavalli gestiti da un cambio a 5 marce). E questo pur essendo prevista la disponibilità della motorizzazione Euro 4 (100 cavalli).

SPALLE DA VERO CAMION

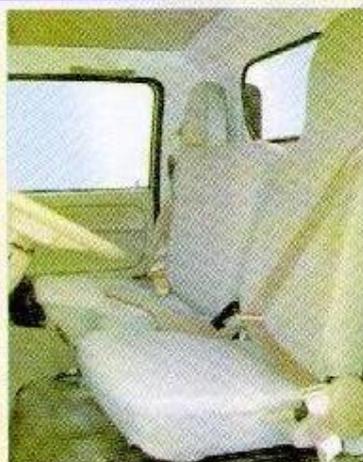
Identica per tutte le versioni l'impostazione dell'Horizon: telaio a longheroni a comprovare l'anima da vero piccolo camion, sospensioni con molle

MINITRUCK



QUASI 4 TON DI PORTATA

DIMENSIONI mm	3,5 t	6-6,5 t
Passo	2.200-2.900	2.200-3.200
Lunghezza	4.200-5.400	4.200-5.800
Lunghezza max car.	2.400-3.600	2.400-4.000
Larghezza max car.	1.800-2.000	
Altezza	2.200	
Altezza telaio filo carico	1.000	
Sbalzo anteriore	1.020	
Sbalzo posteriore	980-1.480	980-1.580
Carreggiata anteriore	1.320	
Carreggiata posteriore	1.210-1.550	
PESI kg		
Totale a terra	3.500	6.000-6.500
Tara autotelaio	1.750-1.900	1.950
Portata utile	1.100-1.400	3.000-3.900



a balestra parabolica a garanzia di massima affidabilità, assale anteriore a ruota singola e posteriore in doppio con differenziale Ivcco, freni a disco,

autoventilanti davanti. Una struttura che accredita il più leggero della famiglia Horizon di una tara compresa tra 1.750 e 1.900 chili a seconda

PARTNER ANCHE DOPPIA CABINA



Con il sedile della seconda fila ripiegato la lunghezza di carico è di 1,75 metri.

Nuovo ingresso nella famiglia del Peugeot Partner: si tratta della variante doppia cabina mobile. Omologato 5 posti

e inserito a listino a 15.225 euro, coniuga le esigenze del trasporto merci con quelle del trasporto passeggeri.

Il veicolo si distingue per la presenza della panchetta della seconda fila, ripiegabile e con separatore del vano di carico incorporato, che consente di configurare il veicolo a 2 o 5 posti. Con quest'ultimo abito la lunghezza del piano di carico è di 1,27 metri (1,75 con panca ripiegata). La portata massima arriva a 641 chili. Come le altre versioni diesel, il Partner doppia cabina adotta il 4 cilindri di 1,6 litri e 90 cavalli Euro 4.

del passo (2.200, 2.600 e 2.900 millimetri quelli disponibili, quest'ultimo anche nella variante con sbalzo posteriore maggiorato di 400 millimetri) e conseguentemente di una portata tra 1.100 e 1.400 chili (4 metri la lunghezza massima allestibile), più che buona considerata la presenza della trazione integrale. Dal canto loro, le varianti da 6 e 6,5 ton aggiungono anche il passo di 3.200 millimetri (3,6 m la lunghezza carrozzabile), dichiarando a seconda delle configurazioni una portata tra 3.000 e 3.900 chili.

ALL'INTERNO L'ESSENZIALE

E veniamo alla cabina. Rispetto all'originale, ereditata dal Nissan Cabstar, quella dell'Horizon si distingue esternamente per la diversa (e più elegante, occorre dirlo) linea della zona sotto la cintura, caratterizzata dai doppi fari circolari di ridotto diametro che 'sorreggono' la piccola griglia centrale a barre verticali.

LA FESTA È FINITA

La tendenza era chiara ormai da qualche mese. Quindi, che fosse solo una questione di tempo, altrettanto evidente. Puntualmente, con il sesto mese consecutivo di flessione (quello di ottobre: meno 20 per cento sullo stesso periodo di 12 mesi fa), e nonostante le buone performance dei mini van (su tutti il Fiat Fiorino) il mercato dei commerciali fino a 3,5 tonnellate, porta in negativo il segno del cumulato dei primi 10 mesi (194.814 unità consegnate, meno 4 per cento sull'uguale periodo del 2007), confermando la sofferenza delle vendite del nuovo. Scontato individuare nella

-4%

Fiat Fiorino, sempre più leader tra i minivan.



problematica situazione economica il principale fattore della parabola discendente. Allo stesso modo, proprio per questo, facile prevedere il perdurare dello stato di difficoltà anche nei prossimi mesi, e probabilmente anche oltre. Completati oltre tre quarti di percorso, preoccupano non solo gli 8.059 veicoli persi rispetto al 2007, bensì la tendenza alla flessione sempre più marcata (e a quanto sembra irreversibile sul breve) degli ultimi mesi. Di questo passo, considerando la situazione più generale dei mercati automobilistici, è del tutto evidente che l'ennesima battuta d'arresto è una sforta di preludio a un periodo di estrema difficoltà per tutto il comparto. E ben poco, in questo senso, potranno le azioni promozionali a supporto delle vendite che i costruttori proveranno a opporre in questo scorcio di fine 2008. Scontato quindi il segno meno, i prossimi mesi diranno quale è la capacità del mercato di fare argine a una domanda del nuovo in evidente affanno.