

HANNOVER CHIAMA IL TRASPORTO RISPONDE

Difficile stilare la guida, seppure incompleta, alla Iaa 2024. Ci limitiamo a fornire ai visitatori dall'Italia qualche spunto sulla base delle anticipazioni finora fornite dai costruttori di truck e non solo. Che raccontano tanto, ma certamente non tutto. Le giornate di Hannover ci diranno però in che direzione sta andando il settore

Per certi versi lontani dai fasti (e dagli spazi) di qualche tempo fa, la Iaa di Hannover continua a essere un insostituibile riferimento nel mondo dei veicoli commerciali. Ce lo ha detto chiaramente la numero uno della Vda, Frau Müller, nell'intervista esclusiva che pubblichiamo nelle pagine

seguenti, ma soprattutto ce lo dice l'attenzione che il settore continua a rivolgere al salone tedesco.

Quello che andrà in scena quest'anno ha tutta l'aria di essere, oltre che un concentrato di tecnologia, anche un momento di riflessione per certi versi critica sulla transizione energetica.

SETTE GIORNI DI FUOCO
Ufficialmente, la Iaa 2024 si apre martedì 17 settembre con la cerimonia in pompa magna, per chiudere i battenti domenica 22 settembre. Il lunedì precedente, però, giorno 16, si tiene la tradizionale giornata dedicata alla stampa, ricca come non mai di presentazioni, anteprime e conferenze.



In soldoni, la sensazione è che sentiremo parlare meno di obiettivi di decarbonizzazione a lunga scadenza e più di mix tecnologico da parte delle case rispetto alle ultime edizioni delle fiere internazionali. Le spine della transizione stanno venendo al pettine e ora si deve capire come conciliare la tenuta complessiva del mercato con gli obiettivi (questi sì, sempre attuali) delle macro-aree geografiche, Unione europea in primis.

Iveco e Hyundai alla prova dei commerciali

Dovremo imparare, e lo faremo nei report che pubblicheremo sui prossimi numeri per raccontarvi le giornate di Hannover, a guardare anche oltre i costruttori di veicoli: quello che emergerà dal cosiddetto ecosistema (dai costruttori di sistemi di ricarica a quelli di componenti chiave, vedi alla voce batterie) ha tutta l'aria di essere cruciale per capire che strada prenderà l'autotrasporto europeo. E non solo: Hannover punterà tanto verso l'Est, come testimonia quello che sarà lo svelamento forse più atteso di questa Iaa.

Parliamo del veicolo commerciale leggero sviluppato dalla partnership Iveco-Hyundai, di cui finora molto poco è trapelato, fatta eccezione per il peso (tra 2,5 e 3,5 ton) e la driveline, naturalmente elettrica. Iveco che si presenta con la gamma completa e offrirà la premiare dell'S-eWay in versione cabinato per dare ancora più soluzioni all'interno del portafoglio prodotti.

L'eTgl di Man pronto a debuttare

Chi ha puntato tanto sulla Iaa è sicuramente Man, reduce da un'annata interessante sotto il profilo numerico dopo il brutto stop del 2022. Fari puntati, in questo caso, sull'accoppiata eTgx con eTgs che potremo vedere sia in configurazione trattore stradale, sia come cabinato. E poi, come da presentazione online avvenuta all'inizio di settembre, ci sarà il lancio ufficiale dell'eTgl, il truck elettrico da distribuzione con massa totale di 12 ton in configurazione con unità centrale e due pacchi batterie da 160 kilowattora di capacità complessiva che promettono un'autonomia di marcia di



Non solo truck: dall'acciaio all'idrogeno

Robustezza, sicurezza, sostenibilità. Difficile riassumere in pochi concetti le parole chiave che i maggiori costruttori di veicoli trainati mettono in evidenza nel presentare la loro partecipazione alla fiera. Schmitz Cargobull punta su digitalizzazione e servizi, Krone approfitta della Iaa per rinnovare

la gamma Box liner e aggiungere tasselli importanti in termini di robustezza alla Dry liner. Ambisce a un miglior posizionamento nel trasporto refrigerato anche in progetti di elettrificazione in supporto alla trazione del veicolo. Van Eck metterà in mostra l'ultima versione del semirimorchio con

a dimostrarlo i nuovi moduli fuel cell che la canadese Ballard presenta in anteprima proprio ad Hannover e i motori 'agnostici', quindi predisposti anche per essere alimentati con idrogeno, di Cummins. L'approccio 'multi-fuel' sui motori è perseguito anche da Fpt Industrial, che esporrà anche la gamma di soluzioni per l'elettrificazione dei veicoli commerciali. Trasmissione automatica a 9 marce e i nuovi assali elettrificati sono le frecce nella faretra di Allison Transmission. Tra i costruttori di batterie, citiamo Borg Warner, Microvast e il colosso cinese Catl.

piano mobile Twindeck. Non abbiamo citato l'idrogeno, ma alla Iaa sarà uno dei temi principali: stanno



IN MOSTRA SOLO IL MEGLIO
Quello che stiamo vivendo è un anno non indifferente in termini di sviluppo tecnologico e di normative. Per dirne una, l'entrata in vigore, a luglio, della Gsr II ha cambiato radicalmente le dotazioni di sicurezza dei camion di nuova generazione. Intanto, praticamente tutte le case lavorano allo sviluppo dei veicoli elettrici, sempre più vicini alla produzione di serie. La ricerca, però, non si ferma tra i diesel.

235 chilometri. Ci saranno, poi, il van Tge Next level, già ammirato in Italia allo scorso Transpotec, e la versione 2025 del Tgx con catena cinematica convenzionale, resa ancora più efficiente dopo gli ultimi sviluppi.

L'Fh Aero electric avrà ancora più autonomia

Volvo la sua grande novità l'ha presentata all'inizio dell'anno con l'introduzione della gamma Fh Aero dotata di motorizzazioni diesel, a gas ed elettriche. A proposito di queste ultime, l'ammiraglia svedese avrà l'autonomia maggiorata a partire dal prossimo anno: la promessa è di ben 600 chilometri con una singola carica grazie alla maggiore efficienza della powertrain e, soprattutto, all'introduzione dell'assale elettrificato sviluppato in-house. L'assenza dell'unità centrale libera spazio per i pacchi batterie, a tutto vantaggio dell'autonomia.

Dalla Svezia all'Olanda, Daf non ha certo fatto mancare le innovazioni alla sua gamma nel corso degli ultimi



anni. Bocche cucite su quello che potremo vedere ad Hannover, ma è facile pensare a qualche aggiornamento alla parte alta della gamma New gen, oltre che a novità sugli elettrici che hanno nei mesi scorsi iniziato a viaggiare con regolarità in Europa.

Pronti a conoscere meglio Truckcharge di Daimler

Se si parla di Iaa, come non citare Mercedes, sempre più vicina all'avvio della produzione di serie dell'eActros 600, anch'esso impegnato sulle strade europee nei mesi scorsi. Riflettori sui benefici della cabina Procabin, ora estesa anche alla gamma convenzionale, e ai servizi di supporto all'elettrificazione, tra cui spicca la presentazione ufficiale della nuova società Truckcharge focalizzata sui sistemi di ricarica.

Un approccio con più sfaccettature dovrebbe essere quello di Scania, tra aggiornamenti sulla gamma elettrica, spinta all'efficienza dei Super e l'introduzione del nuovo cambio G38 per i motori V8 da 770 cavalli.

Presente anche Ford Trucks con l'F-Max, la nuova F-Line e, immaginiamo, qualche notizia in più sul lancio dei primi elettrici dell'Ovale blu.

L'esordio del Tesla Semi (e del suo clone)

Hanno un che di esotico (ma sono tutt'altro che lontani dal panorama europeo) due degli sfidanti più agguerriti nel ring dell'elettrico per le medio-lunghe distanze. Il Semi di Tesla farà il suo debutto nel Vecchio continente, e sui social già si susseguono gli avvistamenti sulle strade che portano ad Hannover.

Mentre la start-up cinese Windrose ha sviluppato un veicolo davvero interessante che promette di rivaleggiare proprio col Tesla e si produrrà anche in Belgio.

All'Iaa ci sarà anche Byd, i cui piani di avvicinamento all'Europa sono già in atto. Grande attenzione e curiosità, infine, per la nuova piattaforma elettrica di Kia: potrebbe anticipare il futuro dei veicoli commerciali leggeri. Noi siamo pronti per partire.

Fabrizio Dalle Nogare