



CASTROSUA - New City



CASTROSUA - Stellae



INDCAR - Moby LE

# TUTTI IN PARTITA



Come sempre ricca di proposte la FIAA di Madrid. In primo piano i carrozzieri nazionali, pronti a raccogliere i primi segnali di ripresa del mercato e ben intenzionati ad arginare la presenza dei costruttori internazionali

**B**ilancio positivo per la 12esima edizione della FIAA, la fiera internazionale degli autobus e pullman che si è tenuta a Madrid dal 28 al 31 ottobre. La rassegna ha visto la partecipazione di 168 aziende ed è stata visitata da 10.129 professionisti del settore. Incrementata del 6% anche l'area espositiva. Buona anche la partecipazione degli operatori internazionali: il 31% delle imprese partecipanti sono arrivate da 18 Paesi e il 10,5% dei visitatori da 43 nazioni, tra cui Portogallo, Italia, Regno Unito, Germania, Francia, Messico e Turchia.

Nonostante la crisi economica che nel 2012 ha fatto registrare un calo delle immatricolazioni di autobus di quasi il 40% rispetto all'anno precedente (circa 1.000 autobus in meno) il trasporto passeggeri resta un settore importante dell'economia spagnola, con i suoi 5 miliardi di euro di fatturato annuo, 3.530 aziende e oltre 125mila posti di lavoro.

Segnali di ripresa si sono cominciati a vedere quest'anno, che nei primi 10 mesi ha visto crescere le immatricolazioni del 10,8%. E segnali incoraggianti vengono anche dal governo centrale che, attraverso il Ministero dei Trasporti, ha lanciato un piano da 405 milioni per il rinnovo di autobus e camion.

Pronti a cogliere ogni opportunità i costruttori, che alla FIAA si sono presentati al completo con le loro ultime novità. Se per i grandi nomi

internazionali si è trattata perlopiù di una replica di quanto presentato due mesi prima alla IAA di Hannover, per costruttori e carrozzieri nazionali la voglia di essere protagonisti della auspicata ripresa economica si è sostanziata in una raffica di nuovi modelli, proposti anche per i mercati internazionali.

**Irizar**, che nel 2014 ha festeggiato i suoi 125 anni di attività ed espansione (sono ben 11 le aziende che nel mondo compongono il Gruppo Irizar), affianca alla propria gamma completa di autobus intercity e turistici, il nuovo citybus a trazione elettrica 'i2e'. Di questo nuovo modello, un esemplare è già stato consegnato in luglio alla città di San Sebastian e altri due in ottobre a Barcellona, nell'ambito del progetto europeo ZeEUS.

L'i2e è un low floor elettrico al 100% da 12 metri di lunghezza con struttura in alluminio a norme R66 e può caricare un massimo di 73 passeggeri, spinto da un sistema Siemens Elfa2 con potenza nominale di 180 kW, alimentato da supercapacitori per il recupero dell'energia in frenata e batterie al sodio-nichel con capacità di 376 kWh in grado di offrire un'autonomia di 200/250 km e ricaricabili completamente in cinque ore.

Da **Castrosua** un'offensiva a tutto campo, basata su un piano strategico articolato su tre linee: ricerca e innovazione, espansione internazionale e politica di alleanze. A dimo-



VECTIA - Veris 12



VECTIA - Teris 10



INDCAR - Next L9



**NOGEBUS - Titanium**



**UNVI - Cimo T**

zione del livello raggiunto in fatto di innovazione, ha portato alla FIAA tre veicoli: il New City, il Magnus.E e lo Stellae. Il New City è un urbano low floor (evoluzione del City Versus) che può essere carrozzato su qualunque telaio (come tutti i modelli Castrosua) con lunghezze comprese tra 10,5 e 18,75 metri. Il 12 metri esposto è stato realizzato su telaio Scania N94UB e può trasportare 23 passeggeri seduti e 54 in piedi. L'impianto clima è Hispacold e la rampa telescopica sul secondo accesso è Masats. Su telaio Man invece il low entry Magnus.E per i servizi interurbani a medio raggio, con estetica aggiornata e disponibile anche con alimentazione a gas metano. Infine, l'intercity multiuso Stellae da 12,9 metri su telaio Volvo B11R e posti fino a un massimo di 59.

A dimostrazione della propria strategia di 'espansione internazionale', Castrosua ha messo in mostra uno dei 93 autobus City Versus con telaio Iveco Citelis e motore a gas metano, prodotti per la Lituania.

La politica di alleanza di Castrosua con altre aziende per sviluppare nuovi prodotti e nuovi servizi ha preso corpo con la vicinanza dei veicoli esposti dal **Gruppo CAF** dedicati alla elettromobilità. Per ora con veicoli ibridi, ma nel prossimo futuro anche completamente elettrici. Due i veicoli esposti, il Vectia Teris.10 con sistema ibrido di seconda generazione e il Vectia Veris.12 con sistema elettrico-CNG.

Il primo è un ibrido-serie da 10,6 metri, low floor (c'è anche la versione da 9,6 metri) con

motore elettrico da 160 kW, generatore diesel e accumulatori. Eredita l'esperienza del precedente modello Castrosua Tempus, entrerà in servizio a Madrid entro la fine dell'anno. Il secondo è un 12 metri completamente nuovo con analoga tecnologia ma generatore a gas metano (disponibile anche con generatore diesel da 180 kW).

Altra collaborazione importante per l'internazionalizzazione di Castrosua è quella stabilita con l'Industria Carrocera Arbuciense, Indcar, per l'interscambio commerciale di prodotti e servizi ma anche sviluppo di prodotto, produzione, marketing e post-vendita.

Da parte sua, **Indcar** ha messo in mostra tutta la sua gamma, così come ha fatto quest'anno in tutti i principali saloni internazionali, da Rimini (IT) a Lione (FR), da Stoccolma (SE) a Birmingham (UK). Forte quindi l'impegno di Indcar sui mercati esteri, tanto che dei 325 veicoli che verranno prodotti nel 2014, ben il 75% sono stati venduti oltre confine, principalmente in Francia, Italia, Germania, Svezia e Norvegia. Paesi in cui Indcar ha una presenza ben radicata, a cui si è aggiunta quest'anno anche una rappresentanza nel Regno Unito e Irlanda.

Altra linea strategica di Indcar è la diversificazione. Storicamente caratterizzati dalle meccaniche Iveco, con i nuovi modelli si allarga la scelta ai telai Mercedes, Man ed eventualmente anche Renault. Come sul nuovo Next L9 da 9,4 metri per 37 posti, esposto a Madrid con telaio MB Atego 1224L (175 kW di potenza) e MAN N14 4850 (184 kW),



**IRIZAR - i2e**



**SUNSUNDEGUI - SB3**



**BEULAS**



**CAR BUS.NET - Wolta**



**SUNSUNDEGUI - SC5**



FERQUI



AYATS - Eclipse

entrambi con peso massimo di 12 tonnellate. Ci sono anche le versioni MB da 10 tonnellate e Iveco da 10 e 15 tonnellate. Con il passaggio all'Euro VI, è stata aggiornata l'estetica dei vari Mago2, Wing e Strada esposti assieme al recente Moby low entry da 30 posti passeggero e il Cityos da 39 posti realizzato dal partner francese Vehixel.

Sono state due le novità presentate da **Sunsundegui**: l'SC5 e l'SB3. Il primo è un veicolo che bene si adatta ai servizi intercity o turistici sulla media-lunga distanza. Esposto nella versione da 13 metri su due assi con telaio Volvo B11R, ha una altezza di 3,5 metri e può trasportare 59 passeggeri più accompagnatore e autista. Su telaio Volvo anche l'SB3 con stessa lunghezza ma altezza ridotta a 3,3 metri, più adatto ai servizi interurbani e disponibile anche in versione low entry. Per entrambi il sistema costruttivo modulare li accomuna all'altro modello Sunsundegui, il turistico SC7, esposto a Madrid nelle versioni da 13,1 metri su Volvo B11R e da 15 metri su Mercedes OC500 RF.

Un piccolo gioiello si è visto nello stand della **Car-Bus.Net**. Circondato dai minibus delle serie Corvi e Spica (tutti carrozzati su Mercedes Sprinter), si è potuto vedere il nuovo Wolta. Si tratta di un microbus ribassato da 6 metri di lunghezza, elettrico al 100% e realizzato in collaborazione con la italiana Rampini. Esteticamente molto gradevole e ben curato nell'allestimento, può trasportare 22 passeggeri (la metà seduti) più una carrozzel-

la disabile nello spazio fronte porta. Il motore elettrico è un Siemens da 67 kW di potenza nominale e le batterie della Winston sono del tipo LiFePO4 con capacità di 68 o 100 kWh. Alla FIAA è tornata a farsi vedere la Noge, che dopo le vicissitudini che avevano portato alla cessazione delle attività, si è presentata sotto il nome di **Nogebus**. La gamma dei veicoli è rimasta la stessa e a Madrid si sono visti un Touring H da 10 metri su telaio MAN con motore anteriore da 250 cavalli, un Touring HD da 10,5 metri su telaio Mercedes con motore posteriore da 300 cavalli e un Titanium da 15 metri su MAN con motore da 480 cavalli.

Quattro modelli in mostra da **Unvi**, tutti adeguati alle motorizzazioni Euro VI. Su Sprinter i 7,5 metri Vega XL da 22+1 posti e il Vega GT da 19+1+1. Si passa quindi al Compa T da 7,8 metri per 28+1 posti su meccanica Iveco Daily 70C17 e si termina con il Cimo T da 9,5 metri su telaio MAN con motore anteriore da 250 cavalli e 37+1+1 posti.

Nessuna segnalazione di novità nello stand **Beulas** che ha puntato sulla quantità dei modelli esposti. C'erano tutti. Dal Jewel Scania da 13,3 metri agli Aura 12,9 su Volvo, 12,2 su Scania e 12,7 su Iveco, dal piccolo Gianino da 7,5 metri su Man ai Cygnus 11 metri su Volvo o 12,2 su Man, allo Spica 12,7 su Iveco.

Soliti veicoli anche da Ayats che ha allineato i suoi due piani nelle versioni Open Top con i colori della Gray Line di Barcellona e Eclipse da 14,2 metri su telaio Scania K490.



INTEGRALIA



MERCEDES - Citaro K



SETRA - S 431 DT



SETRA - S 519 HD



MERCEDES - OC 500 RF



SCANIA - Citywide LE Hybrid



SCANIA - Chassis K 410 EB

Su Mercedes Sprinter o Iveco Daily i mini-bus che hanno riempito lo spazio allestito da **Ferqui**. Si comincia dagli Sprinter con il Sunset S3LS a 19 posti e il Radius da 16, per passare al Daily 19 posti Sunset X e al Sunrise SL da 28 posti più spazio bagagli da 2,2 metri cubi.

Su Mercedes Sprinter gli allestimenti di **Integralia** che recentemente è diventata VanPartner di Mercedes-Benz. L'In-Tourism è un 7,3 metri da 19+1+1 posti offerto in fiera a 1.120 euro al mese per cinque anni che per la variante In-Vip passano a 1.545. In mostra anche l'In-Urban da 28 posti con pavimento ribassato nella parte centrale.

Fin qui le proposte dei costruttori nazionali. E quelle degli altri marchi esteri?

I grandi nomi hanno ovviamente riproposto le ultime novità presentate nella vetrina internazionale di Hannover lo scorso settembre, aggiungendo le novità telaistiche in versione Euro VI rivolte ai carrozzieri locali.

**Mercedes** ha messo in fila i suoi modelli Turismo 16 RHD/2 e Turismo K affiancati dagli urbani Citaro K e Sprinter City 65. In primo piano il telaio OC 500 RF 1936 con motore OM 936 da 260 kW, cambio automatizzato MB GO 250-8, impianto frenante completo di ESP e volante multifunzione. Per il marchio **Setra** si sono visti i due piani S 431 DT, il TopClass S 516 HDH, il ComfortClass S 519 HD e il MultiClass S 415 UL business. Tutto il resto del veicolo Mercedes e Setra (7 veicoli) era invece visibile nell'area

esterna, compreso l'altro telaio Mercedes OC 500 RF 2543 per veicoli fino a 15 metri di lunghezza, con motore OM 470 da 315 kW e retarder idrodinamico secondario.

Anche **Iveco Bus** ha portato a Madrid una nutrita rappresentanza dei propri modelli. Con toilette e cuccetta autista o con ingresso supplementare per il trasporto disabili il Magelys da 12,8 metri con motore Cursor 9 da 400 cavalli, un Crossway Line da 13 metri per 59 passeggeri e un Urbanway articolato da 18 metri. In primo piano anche il nuovo Daily Tourys a 19 posti (Van of the Year 2015) affiancato da tre allestimenti dei carrozzieri spagnoli Indcar, Ferqui e Unvi.

**Scania** ha dato spazio ad allestimenti di carrozzieri spagnoli sui propri telai. Nello stand si è visto un Irizar i6 12.37 su telaio K 450 EB e un urbano low floor Castrosua City Versus su telaio N 280 UB con motore a metano da 280 cavalli. A mostrare tutti i particolari dei telai Scania, in bella mostra il K 410 EB con motore DC13 115 da 410 cavalli (302 kW) che soddisfa l'Euro VI con il solo sistema SCR (senza EGR).

Degli autobus completi, originali Scania si sono visti il turistico Touring HD da 12 metri e l'urbano Citywide LE con sistema di trazione ibrido-parallelo. Il motore termico è il 9,2 litri da 184 kW, il motore elettrico è da 150 kW e le batterie a 650 Volt sono agli ioni di litio.

Anche **MAN** ha portato a Madrid il proprio ibrido Lion's City da 12 metri con generatore



IVECO BUS - Urbanway 18



IVECO BUS - Daily Tourys



VOLVO - 7900 Hybrid Electric



MAN - Lion's City Hybrid



MAN - Chassis C0 26.480



OTOKAR



SOLARIS - New Urbino



KING LONG - E12

diesel da 184 kW e due motori elettrici Siemens da 75 kW ciascuno. Ad affiancarlo il Lion's City M da 10,5 metri e il City GL da 18,75 con motore a metano E2876 LUH07 da 310 cavalli. A rappresentare i telai, il Lion's Chassis C0 26.480 EfficientLine carrozzabile fino a 15 metri di lunghezza, con motore da 480 cavalli e cambio automatizzato TipMatic Coach a 12 marce.

**Volvo** ha messo in primo piano le sue proposte a trazione alternativa: il Volvo 7900 Hybrid e il 7900 Hibrid-Electric. Del primo, lanciato nel 2010, è già stato venduto in oltre 1.800 unità in 21 Paesi e ha dimostrato di consumare il 39% in meno di gasolio rispetto a un autobus diesel. Il secondo è invece una novità che ha debuttato solo due mesi fa alla IAA di Hannover. Tre veicoli sono stati provati in quel di Gothenburg confermando un risparmio di energia del 60% e proprio uno di questi era in mostra a Madrid. Munito di sistema ibrido parallelo Volvo I-SAM (motore diesel da 240 cavalli e motore elettrico da 160) e doppie batterie per garantire la partenza, funziona in modo totalmente elettrico per il 70% del tempo. Annunciato per il 2015 la presentazione del 100% elettrico.

In quanto all'offerta di telai, Volvo ha messo in mostra anche due esempi di veicoli carrozzati in Spagna. Un Irizar i3 intercity su chassi B8RLE 6x2 e un Sunsundegui SC7 su B11R 460CV Coach Top 6x2.

Dalla Polonia è arrivata anche **Solaris** con il suo nuovo Urbino 12 che entrerà in produzione all'inizio del 2015 (vedi articolo sul numero di Novembre ) e Auto Cuby con i suoi allestimenti Vip su Sprinter 519.

Unico costruttore turco presente a Madrid, **Otokar**, rappresentato in Spagna da Somauto, ha messo in fila le nuove versioni Euro VI della sua gamma. Tra questi, il Navigo T (turistico da 31 posti), il Vectio U LE da 9,2 metri (interurbano 33 posti seduti, 12 in piedi e posto carrozzella) e il Kent C da 12 metri (urbano ribassato, 33 posti a sedere, 60 in piedi e carrozzella).

Infine, la cinese **King Long** con il suo E12 con sistema ibrido Eaton, motore Cummins da 165 kW, motore elettrico da 44 kW di piccolo e batterie agli ioni di litio da 340 Volt. In mostra anche il turistico C12 con motore FPT Cursor 9 da 294 kW e i più corti C9 e C10 con motore Cummins.

Altri articoli sui Saloni Internazionali:  
[www.bustocoach.com/it/node/2439/articoli\\_nref\\_eventi](http://www.bustocoach.com/it/node/2439/articoli_nref_eventi)

## CENTO ANNI PORTATI BENE

La FIAA 2014 ha offerto anche una prospettiva storica con l'esposizione di veicoli d'epoca comprendente una selezione di autobus prodotti tra il 1914 e il 1953.



1914 - Ford T



1922 - Hispano Suiza 30/40



1934 - Hispano Suiza T-69



1935 - Bussing Nag - Burglowe



1941 - MAN M.P.



1953 - Mercedes Benz O 3500