

In vista dell'IAA Transportation 2024, MAN Truck & Bus ha presentato un'anteprima della sua presenza alla fiera di settembre. Il focus dei test drive sulle Alpi austriache era sulla decarbonizzazione del trasporto merci su strada e, per la prima volta, circa 200 giornalisti hanno avuto l'opportunità di provare camion con motore elettrico, a idrogeno e diesel di ultima generazione in un confronto diretto.

Il nuovo MAN eTruck offre oltre un milione di varianti di configurazione grazie alle batterie modulari, numerosi passi, cabine, prese di forza e dotazioni ideali per tutti gli impieghi. La sua preparazione per il prossimo megawatt, lo standard di ricarica MCS fino a 1.000 kW, permette la ricarica all'interno della pausa di guida dell'autista e questo garantisce un'autonomia giornaliera fino a 800 chilometri, sufficiente per le applicazioni a lungo raggio. Questo è uno dei motivi per cui i clienti sono molto interessati: 2 mila tra richieste e ordini sono già stati ricevuti, inclusa un'importante commessa dalla Francia di 100 veicoli.



*“Anche se la transizione verso un trasporto merci senza emissioni di CO2 è caratterizzata da diverse tecnologie di propulsione, la nostra attenzione è chiaramente rivolta all’elettromobilità come principale soluzione. Il motore a combustione di idrogeno può essere un’utile aggiunta per applicazioni speciali, come anche la trazione con celle a combustibile, attualmente ancora in fase di sviluppo. Inoltre, la propulsione diesel continuerà a svolgere un ruolo importante durante tutta la trasformazione fino alla sua completa sostituzione. Per questo l’abbiamo resa significativamente più efficiente e più economica con il nuovo motore D30 che si basa sulla piattaforma comune del GRUPPO TRATON ed è il risultato tangibile di un’intensa collaborazione tra i nostri dipartimenti di sviluppo. In futuro produrremo camion con motori a combustione interna ed elettrici sulla stessa linea di produzione per essere in grado di reagire in modo flessibile allo spostamento della domanda verso i camion elettrici. Tuttavia, affinché la rivoluzione abbia successo, l’ampliamento dell’infrastruttura di ricarica deve essere una priorità assoluta per politici, gestori di infrastrutture e produttori”, afferma **Alexander Vlaskamp**, CEO di MAN Truck & Bus.*

Entro il 2030, un camion MAN su due immatricolato in Europa dovrà essere elettrico a batteria. Recentemente, la joint venture per le infrastrutture di ricarica Milence, in cui MAN fa parte del GRUPPO TRATON insieme a Daimler Truck e Volvo Trucks, ha aperto uno dei primi grandi parcheggi di ricarica per camion nel porto di Anversa. Grazie a questa iniziativa saranno realizzati complessivamente 1.700 punti di ricarica nei prossimi anni. Entro il 2030 ne serviranno 50 mila in totale per il sempre crescente numero di camion elettrici. Anche MAN sta lavorando per l'elettificazione della propria rete di servizi.

MAN è il primo costruttore a introdurre camion con motori a combustione di idrogeno

Parallelamente allo sviluppo della mobilità elettrica, MAN lavora sull'idrogeno come soluzione complementare a zero emissioni per applicazioni speciali, come il trasporto pesante o dove le infrastrutture di ricarica siano difficili da implementare. Durante i test drive in Austria, MAN ha mostrato il prototipo del MAN hTGX, un camion a combustione di idrogeno che sarà consegnato in una piccola serie iniziale di 200 veicoli dal 2025 a clienti in Germania, Paesi Bassi, Norvegia, Islanda e a una selezione di Paesi non europei. Proprio come la sua controparte elettrica, il MAN hTGX soddisfa i severi criteri di un veicolo a zero emissioni.

Trazioni convenzionali sempre più efficienti per la transizione



Poiché la domanda di autocarri convenzionali con motore a combustione interna continua ad aumentare nella transizione verso la guida a emissioni zero, MAN ha sviluppato un motore altamente efficiente per i trattori delle serie MAN TGX e TGS con la nuova Power Lion e il motore D30. Basato sulla competenza tecnologica del GRUPPO TRATON, la nuova Power Lion sviluppata appositamente per MAN raggiunge un'ulteriore notevole riduzione dei consumi e quindi una riduzione delle emissioni di CO2 fino al 3,7% grazie anche al nuovo cambio MAN TipMatic 14, una nuova generazione dei freni e alle soluzioni aerodinamiche. Nei Paesi con calcolo del pedaggio sulle emissioni di CO2, i nuovi MAN diesel saranno in grado di offrire ulteriori risparmi sui costi chilometrici perché classificati in classi di pedaggio molto favorevoli.

Sistemi di sicurezza e assistenza all'avanguardia

Oltre alle tecnologie di decarbonizzazione, i test drive sulle Alpi si sono concentrati sui nuovi sistemi di assistenza alla guida. Mentre MAN produce sistemi di rilevamento di pedoni e ciclisti sempre più avanzati, la terza

generazione della frenata d'emergenza (EBA) e l'ausilio alla svolta per la protezione degli utenti della strada più vulnerabili sono di serie sui suoi autocarri fin dall'inizio del 2024. La nuova versione del furgone MAN TGE, presentata al Transpotec a maggio, ha partecipato come ospite ai test drive in Austria con le sue nuove funzioni di sicurezza e assistenza. Tra queste, il Cruise Assist Plus con Emergency Assistant che monitora continuamente l'attività del conducente e, se è affaticato, il sistema può arrestare il veicolo e poi bloccarlo attivando spie luminose, un'eCall e sbloccando le porte.

© riproduzione riservata pubblicato il 2 / 07 / 2024