

Una linea di lubrificanti firmata Scania Oil

Dopo anni di test, Scania ha deciso di lanciare la sua nuova gamma di oli motore per veicoli industriali con il marchio Scania Oil. Il lubrificante giusto può davvero fare la differenza, in quanto influisce sull'efficienza del veicolo, quindi su redditività, affidabilità, sicurezza e, non ultimo, impatto ambientale. L'olio, infatti, crea una cortina scivolosa e sottile tra le superfici metalliche, riducendo, quindi, la frizione e dissipando il calore prodotto tra gli ingranaggi. Se non è di buona qualità può, durante l'utilizzo, risultare o troppo liquido o troppo denso, offrendo nel primo caso una protezione insufficiente e nel secondo limitare la scorrevolezza delle parti in movimento. Inoltre, le sue caratteristiche non devono subire alterazioni a causa dell'ossidazione o delle alte temperature.

Scania ha iniziato dal 1996 una serie di test per individuare un olio specifico per i propri veicoli, in cui sono stati provati 50 diversi oli motore e 30 diversi oli per cambio e differenziali. I test sono durati, a seconda dell'applicazione, da un minimo di un anno a un massimo di tre, in modo da poter sperimentare il prodotto su strada, dove le vibrazioni sono asimmetriche e le condizioni atmosferiche variabili, fino a considerare anche il tasso di inquinamento. La sigla LDF (Long Drain Field Test Standard) sulla confezione indica che questi oli sono stati testati duramente in ogni condizione di utilizzo, per dare al cliente il prodotto più affidabile possibile. Tutto questo ha portato alla creazione di Scania Oil, disponibile di serie su tutti i motori della casa prodotti dal 2008 in poi, oppure in vendita nelle officine del Grifone in flaconi da 5 litri o in fusti da 208 litri e da 1.000 litri. I lubrificanti per cambi e differenziali, invece, sono offerti solo nella versione da 208 o da 1.000 litri.



LE GAMME COMMERCIALIZZATE DALLA CASA SVEDESE PER I PROFESSIONISTI DEL TRASPORTO

OLI MOTORE

- SCANIA OIL E7, ENGINE 15W-40
La versione base, un olio motore a base minerale
- SCANIA OIL LDF, ENGINE 15W-40
Sempre un olio minerale, ma per elevate prestazioni
- SCANIA OIL LDF2, ENGINE 10W-40
100% sintetico. Indicato per i motori Euro 5

OLI CAMBIO E DIFFERENZIALI

- SCANIA OIL, STO 1:0, GEARBOX 80W-90
Un olio a base sintetica ideale per gli innesti a basse temperature
- SCANIA OIL, STO 1:0, GEARBOX 75W-90
Adatto agli utilizzi più duri, è completamente sintetico
- SCANIA OIL, STO 1:0, AXLE 85W-140
A base minerale, in normali condizioni operative può essere usato sia per il cambio che per gli assali
- SCANIA OIL, STO 1:0, HIGH PERFORMANCE, AXLE 75W-140
La versione ad alte prestazioni 100% sintetico

ultimi sviluppi tecnologici del marchio nei motori diesel Hdi (alte pressioni d'iniezione, iniettori di diametro ridotto, ecc.) e contiene i consumi a 7,2 l/100 km. Il piacere di guida, inoltre, è garantito grazie a un cambio manuale a sei rapporti.

Proponendo questa nuova motorizzazione FAP all'interno dell'intera gamma Expert, Peugeot sottolinea ancora una volta la volontà di diffondere, su tutti i segmenti, motorizzazioni sempre rispettose dell'ambiente.

In Italia gli pneumatici costano di più

Nella classifica del costo chilometrico degli pneumatici riferito a un autoarticolato con cinque assi che percorre 100 mila chilometri all'anno, l'Italia ricopre l'ultimo posto, con un costo di 0,129 euro contro i 0,052 euro della Romania che, invece, ha il primato dei costi chilometrici.

Tra i due estremi si collocano la Germania con 0,108 euro, l'Austria con 0,091 euro, la Spagna con 0,090 euro, la Francia con 0,079 euro, Ungheria e Slovenia con 0,074 euro e la Polonia con 0,062 euro. I dati sono scaturiti da un'elaborazione compiuta dall'Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) nell'ambito di uno studio del comitato centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori. I motivi del nostro, non invidiabile, record sono diversi.

I più importanti riguardano la difficoltà di usufruire di economie di scala e il fenomeno dei ritorni a vuoto, entrambi causati dal fatto che le aziende di autotrasporto italiane sono soprattutto piccole e medie. Le infrastrutture vecchie e insufficienti, poi, non aiutano, insieme ovviamente al traffico.

Corsi di formazione contro la crisi

Scania, in Svezia, investe nella professionalità dei suoi dipendenti alternando giornate di lavoro e giornate di formazione, anche grazie al sostegno sullo sviluppo delle risorse umane nel settore dei veicoli pesanti che la Contea di Stoccolma sta attuando. L'istituzione svedese ha richiesto dei finanziamenti al Fondo sociale europeo per sostenere i lavoratori del settore ed evitare che i licenziamenti a tappeto causino una grande perdita di competenze. Iniziative analoghe sono previste anche in altri Stati europei e in Sud America. In Francia e nei Paesi Bassi esistono già dei fondi pubblici per finanziare borse di studio sulla formazione. Per quanto riguarda i lavoratori a tempo determinato, Scania, in accordo con i sindacati, a settembre 2008 non ha rinnovato 2.000 contratti.

Peugeot diventa sempre più verde

La gamma Expert si amplia con l'introduzione della nuova motorizzazione 2.0 HDi FAP 120 CV che completa e rafforza l'offerta dei veicoli Peugeot equipaggiati con Filtro attivo antiparticolato (il FAP, appunto). Il nuovo motore è il risultato degli

