



AN ENGINE FOR EVERY FUEL TYPE AND APPLICATION



B2Press Stage V. Cosa succede nel movimento terra

B2Press Stage V. Cosa cambia sotto i cofani

B2Press Stage V. A Verona non ci siamo limitati a sondare le sensazioni sull'elettrificazione. Abbiamo cercato di carpire gli eventuali imbarazzi sullo Stage V.

[B2PRESS E L'ELETTTRIFICAZIONE](#)

Il risultato? La chiave di lettura 'B2Press Stage V' ha fornito una sintetica 'road map' dell'endotermico in cantiere. A partire da **Perlini**, che di applicazioni gravose se ne intende: «Dal 2019, la nuova società ha dovuto per forza di cose utilizzare motori Stage V. I contatti pregressi con Scania dipendevano dalla disponibilità degli Stage V sia per la gamma da 40 tonn che per quella da 770 cavalli. Ci resta scoperto il veicolo più grosso, all'incirca da poco più di 1.000 cavalli. Il primo della serie con Scania è al lavoro in cantiere che lavora, con il 6 cilindri; l'8 a V sarà esposto in anteprima al Samoter». Anche per **Bobcat** lo Stage V rappresenta una pietra miliare, con la progressiva introduzione dei compatti Doosan, come annunciato da DIESEL già nel 2013: «Al momento risultano omologati i midi-escavatori. Dalla metà di quest'anno produrremo mini-escavatori nella gamma da 5 e 6 tonnellate, che si aggiungeranno agli 8 tonn. Utilizziamo i nostri motori Bobcat, D18 e D24». **Komatsu** è captive quasi per antonomasia, fatta eccezione per i mini-escavatori, che montano Kubota e Yanmar, e la terna, con Fpt Industrial. «Fin dal IIIIB abbiamo garantito al cliente manutenzione fino a 9mila ore» precisano «incluso nel prezzo della macchina con due cambi del Dpf. L'unico mal di testa del post-trattamento è il costo, per cui alla fine il mercato non ha pagato il costo, sono stati costruttori e distributori a soffrire un po'». Alla **Manitowoc**, dove si parla di autogru, ci dicono che: «Abbiamo un prodotto sensibile al carico per asse, quindi per aggiornare il motore dobbiamo ridistribuire i pesi e ridisegnare lo chassis. Abbiamo consegnato le prime macchine in Stage V e stiamo formando i clienti all'utilizzo del Dpf. Usiamo i Cummins sui fuoristrada, sui multistrada gli Mtu».



Perlini. L'8 a V di Scania freme per la prima a Verona

Gli adattamenti non riguardano solo i motori tout-court

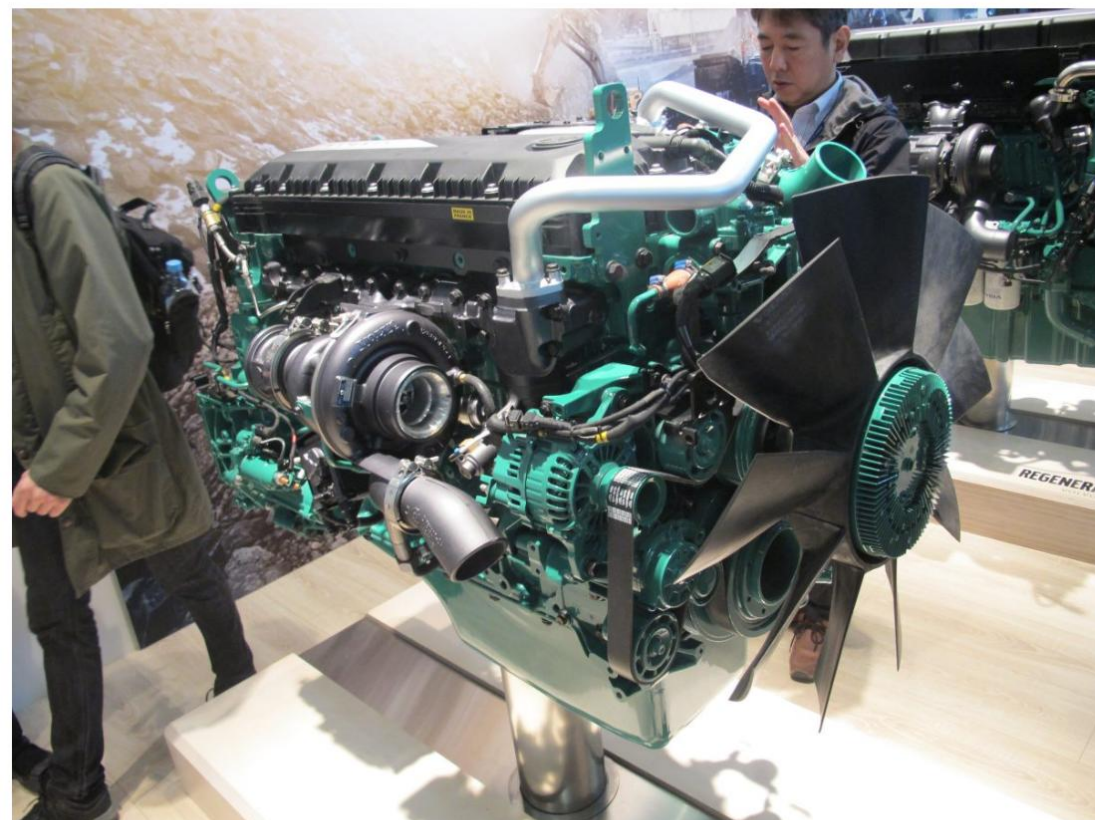
Epiroc, normalmente monta Caterpillar: «Disponiamo di tool per consentire ai nostri accessori di rendere al meglio con gli escavatori Stage V, che hanno cofani molto più alti, in modo da non ridurre la visibilità posteriore».

[IL SAMOTER? È UN TERMOMETRO!](#)

Hidromek ha portato al Bauma 2019 la pala gommata 635, a norme Stage V. La produzione seriale di escavatori e terne omologate è prevista per il 2021. Con quali motori? «Sugli escavatori lavoriamo con Isuzu, sulle pale gommate con Mtu, sulle terne con Perkins, sui due modelli di grader, Mtu e Perkins. Sul rullo, invece, c'è Deutz». Per **Cifa**: «I motori Stage V sono legati alle pompe carrellate e il grosso del mercato per noi è fuori Europa». **Sampierana** è pronta: «Al Samoter presenteremo un mini-escavatore 4 tonn, che completa la gamma Stage V. Montiamo sia Yanmar che Kubota. Ci siamo adeguati senza problemi al Dpf ma i clienti ci richiedono di evitare l'Scr». **Hyundai**, con Cummins, ha sposato la soluzione Egr-free.

B2Press Stage V. Con Volvo Penta

Squilli di tromba a Castelfranco Emilia, a casa di **Magni**: «Per lo Stage V abbiamo deciso di affidarci a Volvo Penta. Vogliamo arrivare sul mercato con un anno di vantaggio rispetto ai competitor. I primi modelli sono in linea di produzione da gennaio e saranno distribuiti a partire da marzo. Il Volvo sarà montato sul medio-alto di gamma, Deutz rimane sulle motorizzazioni meno potenti». Continua la rincorsa verso l'alto: «In America presenteremo comunque il RTH651 motorizzato Volvo, il modello più alto al mondo».



Volvo Penta si occupa dello Stage V di Magni



Seguici su Facebook

