

BRIDGESTONE COMPRA TOM TOM TELEMATICS

Così digitalizza il pneumatico

Più servizi alle grandi flotte e super velocità nei test delle nuove scarpe per i giganti

Stimato dalla banca olandese Ing 700 milioni di euro, Tom Tom Telematics, braccio di gestione telematica flotte di Tom Tom, doveva raddrizzarne i bilanci 2018 (200 milioni di perdite nel 2017), soprattutto dopo il 'cambio di cavallo' di Renault-Nissan-Mitsubishi che hanno scelto la cartografia di Google per i loro navigatori di bordo. Poi, lo scorso 22 gennaio,

Tom Tom ne ha annunciato la vendita a Bridgestone per 910 milioni di euro. Obiettivo di quest'ultima, combinare vendita di pneumatici e servizi digitali per le grandi flotte e accelerare sviluppo e test di nuovi pneumatici, grazie alla massa di dati che i dispositivi di Tom Tom Telematics sono in grado di raccogliere direttamente dai veicoli su cui sono installati.

Giorgio Rizzi

NEGLI USA IL CAMION CORRE DA SOLO

Sarà il Freightliner Cascadia, fratello yankee del Mercedes Actros, il primo camion al mondo con guida autonoma di livello 2, quindi con pieno controllo di acceleratore, freno e sterzo da parte del computer, pur con autista a bordo. Che Daimler stesse testando i classe 8 'autonomi' negli Usa era noto, ma l'annuncio di Freightliner della produzione in serie

entro fine anno dei Cascadia Level two ha spiazzato tutti. Ma i tedeschi sulla guida autonoma non badano a spese. Nei prossimi dieci anni investiranno almeno 500 milioni di euro, tra Stoccarda (hardware) e Bangalore in India (software). Dopo il Cascadia, saltato il livello 3, nel 2029 Freightliner passerà al livello 4, guida autonoma senza l'autista (pur a bordo, che può

fare altro). In caso di imprevisti il truck si fermerà da solo, mettendosi in sicurezza, provvedendo poi a richiamare in servizio l'umano.

Oscar Sandri

CASCADIA. Livello 2 di guida autonoma.



PIOVONO GLI E-TRUCK YANKEE

Dopo i musoni classe 8 Ev 520 e 579, l'americana Peterbilt ha esteso i test di elettrificazione ai distributori. A metà gennaio, al Ces di Las Vegas, ha infatti debuttato il 220 Ev, cabina avanzata che arriverà entro l'estate.



MENTOR E-AXLE. Per il Peterbilt 220 Ev.

Dalla rete distribuzione americana commerciali e alla rete europea il Peterbilt 220 Ev ha l'autonomia di 110 km e una catena di trasmissione a cui spicca un motore a 100 kilowatt e due batterie da 180 kilowatt (200 kWh) alimentato da due batterie Trans per un totale di 360 kilowattora. Oltre a Peterbilt, avere in linea sono una trentina di produttori elettrici per serie entro l'estate, così da avviare la produzione in serie nei prossimi mesi. **Loris Fiume**

NON FIDATEVI TROPPO

Bene l'Eba ma attenzione

Se non si rispetta la distanza di sicurezza anche il freno di emergenza non evita il crash

Presentato come il rimedio per eccellenza ai rischi della circolazione dei camion, l'Eba (Electronic brake assist), ovvero la frenata di emergenza è un 'salvavita' che, perlomeno nelle simulazioni sulle piste di prova, evita al tir di tamponare, anzi anche di solo toccare, il mezzo che precede, anche se l'autista si distrae.

Tant'è che da tempo è in corso un livello comunitario il dibattito non solo sull'obbligatorietà dell'Eba, ma anche su una in-

stallazione che non consenta di disattivarlo.

A smentire tale convinzione ci ha pensato però Erwin Petersen, per anni direttore sviluppo della multinazionale dei freni Wabco e oggi vicepresidente onorario dell'Osservatorio per la sicurezza stradale della Bassa Sassonia. Petersen ha indagato infatti su 155 incidenti con vittime che hanno visto coinvolti mezzi con peso complessivo sopra le 7,5 tonnellate nell'area di Mannheim, a partire dal 2017.



Accertato che il 37 per cento degli eventi era da attribuire a comportamenti errati degli autisti, Petersen ha verificato che il 67 per cento dei sinistri restanti avevano visto coinvolti mezzi già dotati di Eba, omologato in Germania dal 2015. Tra l'altro, solo su tre dei camion coinvolti nei tamponamenti erano installati Eba di prima generazione, mentre la maggior parte dei veicoli montava sistemi di recente e/o ultima generazione.

«Perché allora i camion hanno tamponato lo stesso, pur disponendo dell'Eba?», si è chiesto Petersen. Due, fondamentalmente, i motivi. Prima di tutto perché gli autisti, forse sovrastimando il sistema, non avevano tenuto distanze di sicurezza sufficienti, impedendo al sistema di intervenire in modo efficace. Poi, causa le condizioni meteo.

Con l'Eba si attiva una decelerazione di 6 metri al secondo quadrato (m/s²). Ma l'asfalto bagnato dell'autostrada affollata offre grip per decelerazioni sino a 4,5 m/s² di rallentamento. Se poi interviene l'Abs, si scende a soli 3,5 m/s², senza considerare eventuali sovraccarichi o sbilanciamenti della frenata.

Sistemi Eba da buttare alle ortiche? Di certo no, ha concluso l'analisi svolta da Petersen. Ma con spazi di ulteriore miglioramento e, soprattutto, da non sopravvalutare troppo. Perché nei tamponamenti tra camion l'autista spesso paga di persona.

Luigi Dell'Omodarme