

## GESTIONE DOCUMENTAZIONE E GESTIONE FLOTTE, DUE PROBLEMI, UN'UNICA SOLUZIONE

Una doppia intervista ci apre le porte del mondo dell'ICT (Information and Communication Technology) dove Dev3 opera da anni con grande successo. Incontriamo il Presidente e Socio fondatore Ing. Riccardo Bussolino che insieme al Direttore Commerciale, nonché socio, Ing. Gianfranco Arnò ci illustrano i loro servizi:

### **Buongiorno Ing. Bussolino, può dirci com'è nata l'idea di Dev3?**

Dev3 nacque nel 2005, dall'incontro di professionisti dell'ICT con un'esperienza decennale nel campo della realizzazione di architetture software complesse. La comune passione nell'ingegneria del software e la crescente domanda di soluzioni di alto livello ci spinse a fondare una società per rispondere ai casi in cui la sfida progettuale e realizzativa era particolarmente elevata. Alla luce di questi primi anni di attività, possiamo dire che la scelta di un tale orientamento si è dimostrata vincente. Naturalmente, nel tempo, la società è cresciuta estendendo i propri interessi verso altre attività nel campo dell'ICT, e non solo...

### **Vuole dire che offrite prodotti o servizi non strettamente inerenti al mercato ICT?**

Da meno di un anno abbiamo avviato una nuova Business Unit, autonoma da quella ICT, pur traendone vantaggi in termini di integrazione e supporto. L'Ing. Gianfranco Arnò, ora socio di Dev3 e suo Direttore Commerciale fu il promotore di questa nuova iniziativa.

### **Bene Ing. Arnò, vuole illustrarci questa nuova Business Unit?**

Dev3 è da circa un anno importatore e distributore esclusivo per l'Italia di Traffilog, un sistema di Gestione Flotte concepito e realizzato in Israele e oggi proposto in tutto il mondo; Traffilog è uno strumento estremamente performante nella riduzione dei costi di gestione e nell'ottimizzazione dell'utilizzo dei mezzi.

Quando ho incontrato questo sistema, ancora nella mia precedente funzione di Area Manager

per IVECO Spa, ho subito apprezzato l'idea e l'efficacia di questo prodotto

### **Quali sono le caratteristiche del vostro servizio?**

[BUSSOLINO] Per quanto riguarda la Business Unit ICT, forniamo innanzitutto soluzioni complete. Il cliente si rivolge a noi con un problema da risolvere, noi lo aiutiamo a capirlo meglio (non ha idea di quanti clienti non hanno ben chiare le loro esigenze!), dopodiché progettiamo la soluzione e la realizziamo, pronta chiavi in mano. Inoltre, forniamo consulenza tecnica e gestionale di alto livello, per coloro che ci richiedono una partecipazione a progetti che non desiderano o non possono terziarizzare.

[ARNO] Per quanto riguarda Traffilog, l'approccio non è molto diverso... Ogni trasportatore ha le sue inefficienze, che non sempre sono evidenti e chiare. In ogni caso il loro impatto sul conto economico è forte... Noi rendiamo chiare e quantificabili le inefficienze, fornendo, con il sistema Traffilog, anche il mezzo con cui misurare e quindi minimizzare questi sprechi di danaro.

### **Può illustrarci le vostre principali offerte?**

[BUSSOLINO] Stiamo lavorando su un prodotto che vuole porsi come il nuovo riferimento per la Gestione dell'Informazione. Può pensare ad un sistema per la Gestione Elettronica Documentale (Enterprise Content Management) dalle caratteristiche rivoluzionarie, decisamente più avanzato rispetto ai sistemi attualmente disponibili sul mercato. Mentre questi tuttora focalizzano le loro funzionalità sul "documento", il nostro sistema lavora sull'informazione contenuta in esso, sforzandosi di "capirla", e gestendone attinenze e collegamenti con altre sorgenti di informazione. Le tecnologie utilizzate nella realizzazione del progetto si pongono sulla frontiera estrema dell'avanguardia tecnologica! Basti pensare che gli strumenti di sviluppo con i quali lavoriamo già adesso, usciranno ufficialmente sul mercato solo nel 2010, e non ci bastano

neppure...

[[ARNO] L'offerta che proponiamo con Traffilog è estremamente flessibile: mi piace dire che è "cucita" sul cliente. Come dicevo prima, la prima fase ci vede coinvolti con il cliente nell'analisi (talvolta nella scoperta) delle problematiche. Dopo questo primo momento, condividiamo con il cliente le conclusioni, e vediamo insieme come reagire. Finora questo approccio si è dimostrato vincente: basti dire che i clienti che utilizzano oggi il nostro sistema stanno risparmiando! Fondamentalmente, offriamo al gestore della flotta tre tipi d'informazione: dove è il suo veicolo in tempo reale, come viene guidato in termini di aggressività (quindi di consumi ed usura) e la telediagnosi in tempo reale del veicolo...

### **A chi è rivolta l'offerta?**

[BUSSOLINO] A chiunque si ritrovi a fronteggiare un problema che può trovare risposta in un sistema informativo adeguato. Noi possiamo prenderlo in carico per intero, consegnando una soluzione completa in tutte le sue parti, oppure partecipare ad una o più fasi della sua realizzazione. Inoltre, verso la fine del prossimo anno, il nostro prodotto per la Gestione Avanzata dell'Informazione sarà pronto a dare soluzione a tutti coloro che non possiedono una soluzione di Gestione Elettronica Documentale, o non sono soddisfatti di quella che hanno.

*segue*



L'Ing. Riccardo Bussolino (a destra), presidente di DEV con l'Ing. Gianfranco Arnò

Segue dalla prima pagina

[ARNO'] l'offerta Traffilog, è rivolta a tutti coloro che lavorano con veicoli e che vogliono ridurre i costi di gestione (carburante, freni, frizioni, etc.) o che, più in generale, desiderano avere un maggior controllo sulla flotta.

#### Perché scegliere Dev3?

[BUSSOLINO] Vorrei dire per la professionalità, la competenza e la serietà dei propri elementi, ma questo lo affermano più o meno tutti! Direi che la cifra che ci contraddistingue è la passione che esprimiamo nel lavoro, componente imprescindibile – a mio parere – per il raggiungimento del successo.

[ARNO'] Condivido appieno quanto detto dall'Ing. Bussolino. Aggiungo, per ciò che riguarda Traffilog, un motivo irrinunciabile: fa risparmiare soldi...

#### Come risponde e quali evoluzioni presenta il mercato?

[BUSSOLINO] Nel campo delle soluzioni ICT assistiamo ad una

saturatione di proposte di bassa qualità, molto spesso realizzate senza un opportuno sforzo progettuale, con il solo scopo di far breccia sul fronte del ribasso dell'offerta. Non abbiamo mai aderito a questa tendenza, e continueremo a non farlo. La soddisfazione dei nostri clienti da un lato, e la scontentezza di coloro che si sono affidati a soluzioni apparentemente più a buon mercato dall'altro, confermano la bontà della nostra posizione.

[ARNO'] Oggi il mercato è pieno di prodotti basati sulla tecnologia GPS che si propongono ai clienti; il localizzatore è quasi una moda. Per noi la localizzazione è una base, un punto di partenza e non la nostra finalità: il nostro servizio si pone decisamente ad un livello più alto. In questo senso diciamo che l'evoluzione del mercato sta andando verso servizi sempre più completi ed efficaci per il cliente: il mercato sta seguendo una strada che noi abbiamo già imboccato.

#### Quali progetti avete per il futuro?

[BUSSOLINO] Senz'altro l'obiettivo più immediato e concreto consiste nella realizzazione del nostro sistema per la Gestione Avanzata dell'Informazione, per il quale prevediamo la disponibilità per la fine del 2010.

Il nostro scopo più generale rimane quello di continuare a divertirci nel nostro lavoro, e di condividere i nostri successi con i clienti che ci affidano le soluzioni alle loro esigenze.

[ARNO'] Far conoscere Traffilog in Italia! Siamo arrivati da poco e pochi sono ancora quelli che ci conoscono e sono al corrente delle possibilità che possiamo offrire: per fortuna, i nostri clienti sono la nostra migliore pubblicità e loro stessi ci promuovono... questo è il nostro migliore biglietto da visita.

Intervista di Bianchi P.

## Il Paddock

domande e risposte su argomenti tecnici proposti dai lettori



Invia le tue domande all'indirizzo [redazione@agmail.eu](mailto:redazione@agmail.eu)

Anche questo mese trattiamo alcune domande sulle assicurazioni auto:

### Ho ricevuto un preventivo per una polizza r.c.auto da un'impresa che mi applica una tariffa più bassa rispetto a quella del mio assicuratore ma non ho presentato la disdetta. Posso richiedere comunque alla scadenza l'attestato di rischio e cambiare impresa?

Sì, ha diritto di ricevere l'attestato di rischio. Attenzione, però, che per le polizze r.c.auto con tacito rinnovo (quelle cioè che si intendono tacitamente rinnovate alla scadenza) la disdetta va comunicata per iscritto, o secondo le modalità previste dalle condizioni generali di assicurazione, all'impresa almeno 15 giorni prima della scadenza della polizza. In mancanza della disdetta, l'assicurato ha in corso sia il vecchio contratto, che si è rinnovato automaticamente, sia il nuovo contratto e si trova esposto al pagamento di due premi assicurativi. Per le polizze r.c.auto senza tacito rinnovo il contratto si estingue alla scadenza e quindi è possibile cambiare impresa anche all'ultimo momento.

### Vorrei diventare perito assicurativo auto. Cosa devo fare?

Per diventare perito assicurativo auto occorre essere iscritti ad un apposito ruolo nazionale. L'iscrizione a tale ruolo può avere luogo dopo il superamento di un esame di stato presso l'ISVAP (Istituto di Vigilanza sulla Assicurazioni Private - Via del Quirinale, 21 - 00187 Roma tel. 06/421331).

### Nell'incidente sono coinvolti più di due veicoli: posso utilizzare la procedura di risarcimento diretto?

No, perché la procedura di risarcimento è valida solo per incidenti tra due veicoli. Restano esclusi comunque dalla procedura i sinistri avvenuti con ciclomotori dotati del vecchio sistema di targatura.

Fonte I.S.V.A.P.

## PROMOZIONE 10+10+10

CARTA SERVIZI "10" STIMA  
+  
10 N° DIARIO DI BORDO  
+  
10 N° ALTA & STIMA

Acquistando la Carta Servizi CARTA 10 di Stima riceverai compresi nel prezzo DIARIO di BORDO e ALTA & STIMA un abbonamento di... **convenienza !!!**



**SOCCORSO  
PREVENTIVI E PERIZIE  
GESTIONE SINISTRI  
AUTHORITY SULLE  
RIPARAZIONI  
AUTO SOSTITUTIVA  
CRISTALLI  
GESTIONE GUASTI  
MECCANICI  
CONSULENZA  
ASSICURATIVA  
CONSULENZA PNEUMATICI  
CONSULENZA PERMUTA  
AUTO**

**NON FARTELA SFUGGIRE** Inoltrare la richiesta a: [autostima@gruppostima.it](mailto:autostima@gruppostima.it) o fax al 06/23326301

# NUOVE TECNICHE

## IL MOTORE SCUDERI A CICLO SEPARATO

C'è chi immagina ancora motori a pistoni. Ecco come ne funziona uno molto promettente...

Il motore a scoppio si è evoluto moltissimo nel corso degli anni, soprattutto grazie all'elettronica e al perfezionamento di quelle che sono le sue zone "periferiche" come i servizi (pompe, alternatore, motorino d'avviamento, etc.) e la testata, sia per la distribuzione, sia per l'alimentazione. Eppure i principi che ne regolano il funzionamento rimangono essenzialmente gli stessi con il ciclo completo di funzionamento diviso in 4 fasi (aspirazione, compressione, scoppio e scarico) tutte compiute da un unico pistone e concluse in due giri dell'albero motore. Ma cosa succederebbe se queste fasi venissero equamente divise tra due pistoni interconnessi per imbiellaggio e aspirazione? Avremmo un motore a ciclo separato, traduzione dell'inglese "split cycle engine" come quello inventato dalla Scuderi Engine, un centro di sviluppo motoristico con sede a West Springfield, nello stato americano del Massachusetts, che ha presentato il prototipo da un litro del suo motore di fronte al congresso del SAE, la Society of Automotive Engineers, da sempre all'avanguardia per la standardizzazione, la normazione e l'interscambio di informazioni che riguardano la ricerca in campo automobilistico. Fondata dall'americano Carmelo Scuderi, figlio di italiano, morto nel 2002, l'omonima azienda ha una lunga esperienza nel campo della ricerca motoristica, soprattutto per quelli aeronautici e



vanta oltre 200 brevetti alcuni dei quali riguardano l'iniezione di acqua, una tecnica utilizzata anche dalla Ferrari sui propri motori sovralimentati di Formula 1 negli anni '80.

Non è la prima volta che viene tentata questa strada e i tentativi sono iniziati già dal 1914. Separare in qualche modo la gestione dei gas freschi dalla fase vera e propria di produzione dell'energia è da sempre uno dei sogni dei motoristi con l'obiettivo di ridurre le cosiddette perdite di pompaggio, ossia la forza impiegata dal pistone per aspirare e comprimere l'aria prima che avvenga lo scoppio. Gli specialisti lo chiamano "lavoro negativo" e il primo modo per ridurlo è eliminare la valvola a farfalla, usata per parzializzare il flusso di aria, ma che "soffoca" in qualche modo il motore. I problemi principali riscontrati nel corso dei vari tentativi di arrivare ad un motore a cicli separati sono legati soprattutto all'aspirazione e all'efficienza termica. Il problema è stato risolto sul motore Scuderi attraverso lo studio della fluidodinamica della testata, per consentire sia il rapido riempimento del pistone di compressione sia il rapido svuotamento di quello di potenza. Ciò avviene attraverso l'incrocio tra la valvola che lascia immettere l'aria compressa e quella di scarico nel pistone di potenza e infine regolando opportunamente l'anticipo di accensione, ovvero l'istante nel quale la candela scocca la scintilla rispetto alla posizione del pistone.

### COME E' FATTO E COME FUNZIONA

Ma che struttura ha il motore Scuderi a ciclo separato? La configurazione minima è con due pistoni, entrambi imbiellati sullo stesso perno all'albero motore con un piccolo sfalsamento angolare che li fa viaggiare costantemente all'interno dei cilindri ad

altezze leggermente diverse. La testa presenta per ogni pistone due o quattro valvole, equamente divise tra l'aspirazione e lo scarico, o, meglio: tra l'immissione e l'uscita. Il primo pistone aspira l'aria attraverso la/e valvola/e di immissione come se fosse una siringa e, arrivato al punto morto inferiore, comincia a risalire comprimendo l'aria poco oltre i 50 bar. A questo punto si aprono la/e valvola/e di uscita e l'aria entra in un condotto detto di incrocio che porta alla/e valvola/e di immissione del pistone di potenza. Prima di entrarvi, c'è una piccola precamera all'interno del quale c'è l'iniettore (Bosch a solenoide con un foro unico, 200 bar), un po' come accadeva sui Diesel prima dell'avvento dell'iniezione diretta anche se, in quel caso, il condotto portava dritto alla camera di scoppio senza l'interposizione della valvola.

In questa precamera dunque si forma la miscela tra l'aria e la benzina. A questo punto c'è l'apertura della/e valvola/e di immissione del cilindro di potenza, proprio mentre il pistone ha iniziato la sua discesa dal punto morto superiore. In questo modo la miscela acquista ancora maggiore turbolenza stratificando la carica, rendendola cioè ricca di aria verso l'esterno e intorno alla candela invece stechiometrica, cioè nel rapporto perfetto per la migliore combustione. La scintilla può quindi intervenire dopo pochi gradi di manovella (da 11 a 15 gradi) del punto morto superiore e non prima, l'esatto contrario di quanto avviene in un motore tradizionale e che invece risulta ideale per lo Scuderi perché la forte turbolenza favorisce di per sé la rapida espansione della carica in tutta la camera. L'evacuazione dei gas di scarico è facilitata dal fatto che, una volta che il pistone ritorna in alto e si



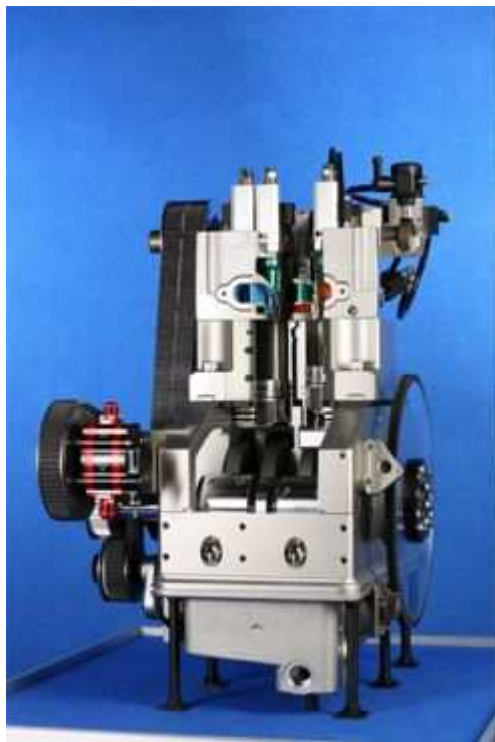


aprono la/e valvole di uscita, c'è una breve fase di incrocio con la/e valvola/e di immissione aperta/e durante la quale i gas freschi ad alta pressione spingono fuori quelli combusti che si trovano invece a pressione atmosferica. Pertanto l'immissione e l'uscita dei gas di scarico avvengono quasi **contemporaneamente alla combustione** che avviene in un tempo pari a un quarto di un normale motore. Tutto il ciclo viene completato con un solo giro di albero motore, al contrario dei due necessari al motore a 4 tempi tradizionale, sia esso a benzina o Diesel. In questo senso, il motore a ciclo Scuderi è un 2 tempi o, sarebbe meglio dire, un 2+2 perché le due coppie di fasi avvengono contemporaneamente nei due cilindri "siamesi".

### I VANTAGGI (TEORICI)

Salvatore "Sal" Scuderi, figlio del fondatore e presidente dell'omonima società, afferma che le simulazioni al computer indicano molti vantaggi. Il primo è la **riduzione drastica** delle perdite di pompaggio con il conseguente miglioramento dell'efficienza: si passa dal 33% dei migliori motori a benzina al 37,5%, meno però del 40% dei migliori Diesel, motore che gli americani proprio non vogliono digerire. Le evoluzioni previste però portano a **limiti teorici del 50%**. Un vantaggio importante (per il quale il motore a gasolio ha i suoi bravi problemi) è la riduzione del 80% degli ossidi di azoto (NOx) grazie alla bassa temperatura di combustione, aspetto non secondario per le normative anti inquinamento sempre più stringenti di tutto il mondo. Sal Scuderi sostiene che si può arrivare senza problemi a 140 CV/litro, erogati a regimi ragionevoli (6.000 giri/min) e **le coppie raggiungibili** sono superiori persino a quelle di un Diesel, inoltre parla di elevata densità di potenza (rapporto tra peso e cavalli erogati), tutta da verificare, ma resta teoricamente il problema dello spazio se per avere un 4 cilindri che scoppiano se ne devono avere 8 in pratica.

Un altro beneficio strutturale del motore Scuderi è la **riduzione degli attriti volventi** poiché l'albero motore ha i perni poco aperti e questo riduce naturalmente i carichi laterali, a beneficio anche delle oscillazioni. Dal punto di vista teorico, anche lo sfalsamento



laterale degli spinotti rispetto all'albero motore (solitamente si trovano sullo stesso asse) riduce i carichi verticali. Fatto sta che il prototipo presentato ha soluzioni usate dai motoristi quando le vibrazioni sono sensibili come un volano di dimensioni ragguardevoli, una struttura bed-plate, cioè con blocco separato dal basamento e uniti attraverso imbullonamento, e infine un controalbero con masse sfalsate dello stesso angolo con il quale sono sfalsati i perni di biella, una **soluzione molto sofisticata** e non certo semplice da realizzare.

Dunque il bilancio totale è tutto da verificare, come da vedere è come lo sfalsamento tra di loro della masse a moto alternato influisca sul comportamento vibrazionale. Va detto però che i pistoni, le bielle e le valvole raddoppiano con quel che ne consegue in termini di complessità, attrito (soprattutto radente) e peso, anche se, in questo caso, la Scuderi afferma che **il guadagno** rispetto ai motori tradizionali c'è, inoltre ci sono altri fattori positivi che vale la pena analizzare.

### FLESSIBILITA' DEL DISEGNO

Sul motore Scuderi si possono ottenere effetti che sul normale motore a scoppio si possono avere solo aggiungendo altre componenti o attraverso modifiche non marginali come la sovralimentazione, **l'effetto Miller** (rapporto di compressione inferiore a quello di espansione) e addirittura **l'ibrido**. Vediamo come. Che cosa è la sovralimentazione di un motore se non immettere nella camera di scoppio una maggiore quantità di aria comprimendola? Allora basta allargare la cilindrata del cilindro di compressione è il gioco è fatto.

Va detto che, per ragioni meccaniche, non sarebbe conveniente adottare cilindri di grandezza molto differente e quindi l'effetto di sovralimentazione ottenibile non sarebbe marcato (si passa dai 50 ai 130 bar nel condotto di incrocio), ma comunque utile e, tra le altre cose, non obbligherebbe in alcun modo a scendere il **rapporto di compressione** nel pistone di potenza perché la carica si forma nella precamera e si stratifica nella camera vera e propria, dunque l'effetto cuscino dell'aria costituirebbe un ottimo antidetonante. Il tutto senza alcun bisogno di un compressore o di un intercooler.

L'effetto Miller o Atkinson per i motori è ben conosciuto e tornato in auge con gli ibridi perché consente di **aumentare il rendimento** riducendo le perdite di pompaggio e di avere una curva di coppia molto piatta a spese di una potenza leggermente inferiore. Su un motore a pistoni normale questo effetto viene ottenuto mantenendo aperte le valvole di aspirazione per un piccolo tratto della risalita del pistone nella fase di compressione, sul motore Scuderi questo stesso effetto può essere ottenuto allungando la corsa del pistone di compressione senza modificare la distribuzione. In questo modo, si può pensare di aumentare ulteriormente il **rendimento volumetrico** del propulsore, ovvero il rapporto tra l'energia impiegata per aspirare e comprimere l'aria e quella generata dalla combustione nel cilindro.

A proposito di ibrido, la soluzione della Scuderi è davvero suggestiva. Torniamo alle definizioni. **Cosa è un ibrido?** Una macchina che combina due fonti di energia per permettere ad entrambe di esprimersi al meglio. Solitamente, una è la benzina e l'altra è l'elettricità raccolta in vario modo (generatore, recupero in frenata o persino la presa di corrente con la funzionalità plug-in) e immagazzinata dalla batteria per poter essere poi trasformata di nuovo in energia meccanica attraverso uno o più motori elettrici. Sul motore Scuderi l'ibridizzazione è data dall'aria compressa. In che modo? Interponendo tra i due cilindri un serbatoio che agisce in tre fasi:

**Fase 1**, in rilascio il pistone di compressione immagazzina aria ad alta pressione nel serbatoio prima che passi nel pistone di potenza grazie a una valvola di chiusura. Questa è la fase di recupero di energia; **Fase 2**, in accelerazione il condotto di incrocio viene chiuso dal lato del pistone di compressione e qui vengono chiuse le

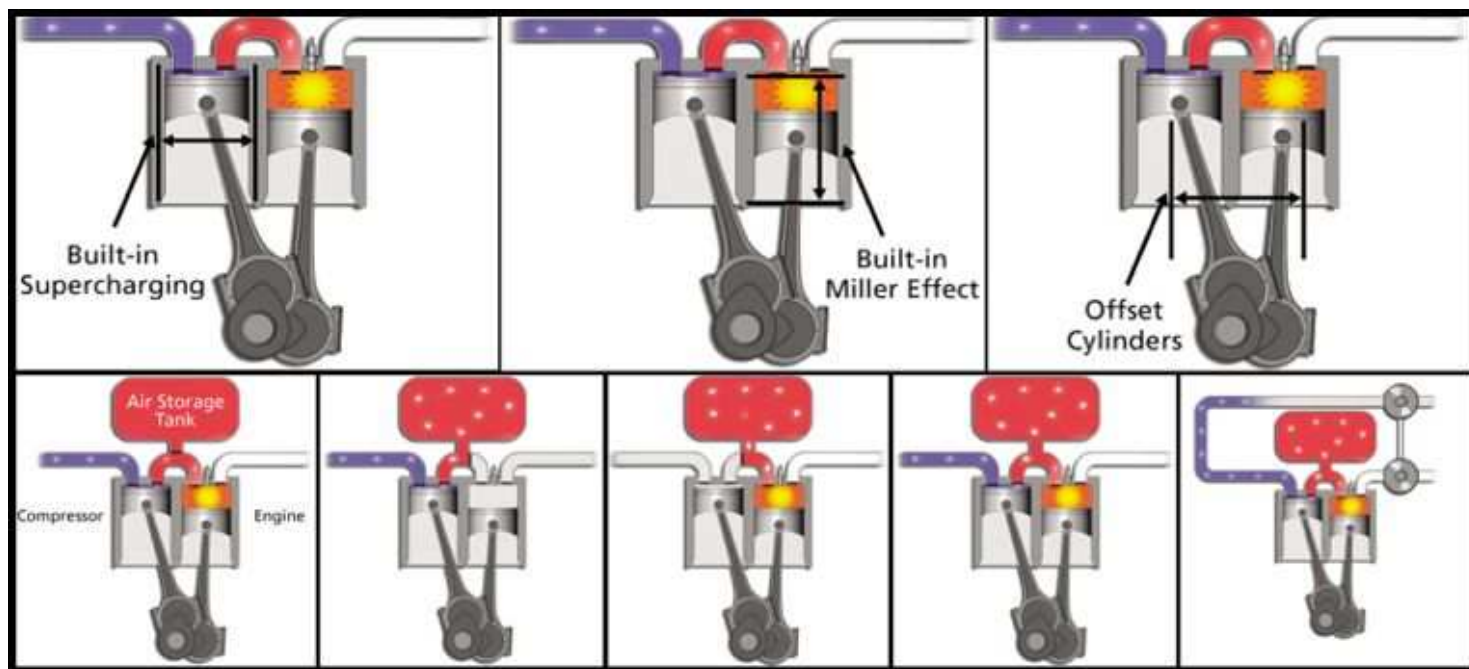
valvole, in modo da eliminare del tutto le perdite di pompaggio e far riaccelerare il motore senza obbligarlo ad aspirare e comprimere l'aria. Questa è la fase di piena potenza con assistenza dell'aria; **Fase 3**, a velocità costante il serbatoio viene utilizzato come condotto di risonanza per creare l'effetto RAM, ovvero quel leggero effetto di sovralimentazione attraverso il passaggio dell'aria in condotti di lunghezza e/o sezione diverse. Su un motore a benzina questo effetto si raggiunge modificando la geometria e/o la lunghezza del collettore di aspirazione. Si tratta di un ibrido che potremmo definire "virtuale" perché ha il solo costo di un paio di valvole e di un serbatoio. Nessun motore elettrico, nessun complesso sistema di controllo, nessuna costosa batteria che, con i suoi ingombri, toglie spazio ai passeggeri e ai bagagli e pone problemi di riciclabilità alla fine del ciclo di vita. Questo non toglie che questo motore non possa essere utilizzato in un sistema ibrido tradizionale. Per concludere, i tre effetti descritti **possono essere combinati**, possiamo cioè immaginare un motore Scuderi sovralimentato aero-ibrido a ciclo Miller.

**L'ENIGMA:** Funzionerà?

La domanda è legittima. Resta da dire che l'emersione di certe idee, soprattutto in America, è diretta conseguenza dei tempi che stiamo vivendo, di incertezza per il futuro e di ricerca di nuove strade. Il **motore Scuderi a ciclo separato** ha sicuramente molto di suggestivo e promette molto, ma a suo sfavore giocano apparentemente fattori di non poco conto. La prima è la complessità meccanica della testata che crea ingombri nella parte alta del motore, condizione non certo favorevole per avere una zona di deformazione per il cofano, necessaria per avere elevati standard per la sicurezza dei pedoni. Oltretutto, il prototipo del motore Scuderi ha le valvole pneumatiche, una soluzione notoriamente riservata ai **motori da competizione** per i suoi costi, ma evidentemente necessaria per assicurare tempi di azionamento estremamente ridotti e precisi. A complicare le cose, il fatto che queste valvole siano a fasatura e alzata variabile, una complicazione inedita per questo tipo di distribuzione. C'è poi la questione delle dimensioni in lunghezza: se per ogni pistone che spinge ce ne vogliono due, un quattro cilindri diventa un otto, decisamente lungo per alloggiarlo trasversalmente, a meno ci si contenga nei frazionamenti. La faccenda si fa ancora più complicata per i motori a V, non solo per il blocco, ma anche per l'albero motore. Ci sono poi da considerare **le diverse temperature** alle quali lavorano i cilindri di compressione da quelli di potenza e i

diversi tipi di sollecitazioni termiche e meccaniche, questo pone sfide dal punto di vista di costruzione del blocco. In ultimo, c'è **il problema dell'elettronica** preposta alla gestione dell'iniezione e dell'accensione, simile nell'hardware, ma da riprogrammare completamente tenendo conto dei tempi e nella successione con i quali dovrebbero avvenire. Di tutte queste difficoltà lo stesso Sal Scuderi non ha fatto mistero, così come della fiducia che nutre nelle potenzialità del motore frutto dell'ingegno del padre e i cui concetti potrebbero essere, in teoria, applicati anche al Diesel. Anzi, in questo caso **il risparmio in termini di costi** raggiungerebbe il 50% perché molti componenti oggi indispensabili (turbocompressore, intercooler, sistema common rail da alta pressione, filtro antiparticolato) non servirebbero più. C'è da dire che i partner tecnologici sono di primissima qualità: Mahle (pistoni), Cargine Engineering AB (valvole pneumatiche), Schaeffler (distribuzione) e Bosch (elettronica di controllo). Intanto il motore Scuderi ha guadagnato **l'interesse informale** di Ford, Honda e Chrysler oltre alla curiosità di molti specialisti del settore tanto che lo stesso modello di studio presentato al SAE è stato mostrato a Stoccarda, in occasione dell'Engine Expo.

Fonte Omniauto.it



La struttura e le fasi di funzionamento del motore a ciclo separato

**PER LA TUA PUBBLICITA' SU DIARIO DI BORDO e Alfa & STIMA**

**redazione@gmail.eu**

scopri le nostre interessanti proposte di pubblicità "mirata" alle tue liste di spedizione

**personalizza la rivista con il tuo logo !**

# L'AUTO CHE VERRA'

2009

LE PRINCIPALI  
NOVITA' DEI  
PROSSIMI MESI

## SETTEMBRE

Alfa Romeo Milano  
BMW X1  
DR dr1  
Nissan Cube  
Skoda Yeti  
Honda CR-Z  
Ferrari F430  
Audi A8  
Fiat Doblò

## OTTOBRE

Brilliance BS2  
Mazda 3 MPS  
Seat Exeo SW  
Audi Q7  
Kia Cee'd  
BMW 760i

## NOVEMBRE

BMW x6 Active Hybrid  
Chevrolet Camaro  
Saab 9.5  
Porche 911

## DICEMBRE

Kia Magentis  
OPEL Meriva  
Mercedes E4matic

## Lexus IS 250 C, il piacere della scoperta



Un lusso per pochi: una coupé-cabriolet da 208 cavalli. A partire da 52.800 euro

**NIZZA** – La giapponese Lexus lancia a sorpresa la sua lussuosa coupé-cabriolet. Terzo modello di gamma, dopo la berlina e la supercar F, la IS 250 C è un'inedita coupé trasformabile in cabriolet lunga 4,63 metri e larga 1,80 m. Ma è soprattutto un'auto di lusso per pochi, destinata a confrontarsi con i modelli a cielo aperto più blasonati, costruiti da marchi come Audi, Bmw, Mercedes, Saab e Volvo. Un confronto che Lexus si prepara ad affrontare con un'auto dal design sobrio e raffinato, dalla tecnologia d'avanguardia, realizzata con uno studio accurato dell'aerodinamica e un'attenzione maniacale per il dettaglio.

**VESTITO NUOVO** - Per il design la Lexus IS 250 C non bada a spese e indossa un vestito tutto nuovo. Dalla berlina prende solo il cofano anteriore, i fari, le maniglie delle porte e i retrovisori esterni. Completa la mutazione genetica il tetto scomponibile in alluminio che si apre e chiude in soli 20 secondi, e con un movimento armonico e silenzioso. Uno spettacolo, per chi osserva dall'esterno, ottenuto con un meccanismo mosso da 15 motori e assistito da 37 sensori. E per evitare il rischio di ostacoli in movimento, il tetto apribile vanta un sistema di controllo con tanto di allarme sonoro per evitare i danni "da contatto".

**INTERNI** - All'interno quattro poltrone anatomiche avvolgono i passeggeri con una presa soffice e rassicurante. Scosse e vibrazioni sono comunque ridotte al minimo. Ogni angolo dell'abitacolo è studiato per trasformarsi in punto d'appoggio o in pratico ripostiglio. Nulla è lasciato al caso. Per accedere ai posti posteriori, ad esempio, niente leve nascoste in angoli oscuri e sconosciuti. Solo un pulsante "one-touch" che aziona un movimento elettrico per avanzare e rimettere in posizione sedili e schienali. Anche il vano bagagli è buono per una cabrio: va dai 583 litri con la capote alzata ai 235 litri con l'auto aperta. Al posto di guida, infine, dominano il volante in pelle a tre razze, il soffice rivestimento della plancia e dei pannelli laterali, gli inserti in acciaio, la consolle sobria e completa e la strumentazione circolare, disegnata con quel tocco di classico che piace all'intenditore.

**SU STRADA** - Una volta su strada la Lexus IS 250 C stupisce per la silenziosità e l'eccellenza aerodinamica. Chiusa o aperta che sia i fruscii sono pressoché inesistenti. Con l'auto aperta poi, lanciata alla massima velocità codice, nell'abitacolo è sempre "calma piatta", mentre il sistema di climatizzazione si regola e canalizza il flusso d'aria alla temperatura ottimale. Sotto al cofano sibila silenzioso il motore a benzina V6 ad iniezione diretta da 2.5 litri, con 208 CV di potenza. La trasmissione è automatica sequenziale a 6 rapporti completa sia di comando a cloche che delle leve al volante. Una motorizzazione fluida e silenziosa ma capace di spingere la Lexus IS 250 C da 0 a 100 km/h in 9.0 secondi e di farle raggiungere la velocità massima di 210 km/h, con consumi medi contenuti in 9,3 l/100 km. Un bell'oggetto, insomma, pensato per i più raffinati connoisseur del piacere che si dovranno contendere i soli 30 esemplari in arrivo da noi. La coupé-cabriolet Lexus è già disponibile in Italia negli allestimenti IS 250 C (52.800 euro) e nel più raffinato IS 250 C Luxury (57.800 euro).

fonte [corriere.it](http://corriere.it)

VISITA <http://altagroupspa.blogspot.com> NE RIMARRAI SORPRESO Alta Group s.p.a. IL PORTAFOGLIO DELLE IDEE



## Alta Group compie un anno

Intervistiamo il presidente di Alta Group, Roberto Marino, per capire cosa si è mosso ad un anno dalla nascita della società.

**Sig. Presidente, Alta Group compie un anno, qual è il suo giudizio sull'operato della Società e quali novità porterà nell'immediato?**

Ad un anno dalla stipula dell'atto costitutivo tante cose sono cambiate. Prima fra tutte la congiuntura economica ha rivoluzionato lo scenario finanziario internazionale. Con questo mare in burrasca, una società finanziaria neocostituita e non ancora pronta per la navigazione ha dovuto attendere in porto. Gli uomini che avevano dato la loro disponibilità a dedicare del tempo a carattere onorario hanno dovuto dedicarsi anima e corpo alle proprie attività principali che con la crisi ed un calo generalizzato dei fatturati si sono trovati a combattere con costi e fornitori. Un po' di sereno comincia ad apparire all'orizzonte e le prime operazioni finalmente appaiono possibili.

**Cominciamo dal ramo assicurativo, un business che avrebbe dovuto decollare per primo ed invece è rimasto al palo...**

proprio oggi c'è stato un incontro preparativo per la nascita di Alta Broker. Hanno partecipato oltre al socio delegato dal nostro CDA, il broker Stefano Bruschetta, il presidente e l'A.D. di Alta Group e gli ospiti dott. Marco Sangiorgi e il broker Alberto Noto di Milano. Si è deciso di preparare un budget preventivo di costi e ricavi. Per poter fare una ipotesi di fatturato di partenza si rende quanto mai opportuno richiedere ad ogni singolo socio la sua potenzialità nel generare prodotti assicurativi sia volturando delle polizze che controllando che segnalando eventuali clienti. Per la settimana prossima è prevista la presentazione del budget relativo alle varie ipotesi discusse oggi. Dovrebbe confluire in questa realtà tutta la produzione dei singoli soci.

**Mentre pare ormai sfumato l'acquisto delle quote maggioritarie della B&C Financial Services...**

Infatti, la trattativa si è completamente conclusa con l'accettazione della B&C dell'offerta di Unici Global Group di Affi (VE) per l'acquisizione dell'attività

assicurativa. La quota parte che ci riguarda sarà, stando all'ultima assemblea dei soci, di 38.000 € lorde. **Può illustrarci i passaggi di questa lunga trattativa?**

Dopo aver acquisito il 20% della società per 40.000 €. avevamo fatto una offerta di 192.000 € per il restante capitale sociale pari all'80% delle quote ma, come comunicato a suo tempo attraverso il nostro Blog, era stata ritenuta insufficiente dall'A.D. Benedetta Bargetti. È passato del tempo ed il portafoglio agenziale è sceso come del resto l'interesse per quest'affare, sostituito dalla grande opportunità di poter avviare una nuova agenzia che partirà con un'importante portafoglio consolidato, grazie proprio all'alto numero di Soci presenti in Alta Group e dalle segnalazioni che riceveremo dagli stessi.

**Passiamo al ramo auto, che tanto le sta a cuore, quali sono i progetti?**

Come già deliberato, nascerà Alta Motor incorporando l'attività di Autoteam. L'amministratore designato, Jonathan Del Galdo, sta valutando alcune unità immobiliari per trovare la sede più adeguata.

Alta Rent invece ha subito un rallentamento a causa di una serie di incontri con soggetti terzi che stanno facendo dilungare la costituzione. Il nodo cruciale è decidere se Alta Rent deve essere una agenzia di qualche grossa società di noleggio oppure è preferibile pensarla come una piccola società proprietaria delle auto date a noleggio. Siamo valutando le offerte che giungono da alcune Società. È evidente che i tempi si stanno dilatando, ma le decisioni da prendere sono importanti e delicate.

**Nell'immobiliare come procede?**

Direi molto bene, il socio Enrico De Benedetti, amministratore unico della società, sta seguendo alcune operazioni che stanno producendo margini di utile che cominciano a dare le prime soddisfazioni.

**Di Alta Commerciale abbiamo solo notizie relative alla partecipazione in Easycom Group...**

Gli amministratori non hanno comunicato alcuna novità. L'occasione della ormai prossima presentazione dei bilanci sarà adatta per valutare il lavoro svolto e fare

Il logo della tua Azienda è ormai SUPERATO ?

**Vecchio logo**

forse è sufficiente RINNOVARLO...

**Vecchio logo**

... o magari è meglio progettarne uno NUOVO ???

**Logo Nuovo**

Qualunque sia il tuo desiderio, noi possiamo SODDISFARLO !

contattaci subito per un preventivo GRATUITO !

info@altaimagine.it  
www.altaimagine.it

con **alta**  
immagine

il tuo business vola !

Alta Immagine è un brand di Alta Commerciale S.r.l.

un consuntivo sul programma **In definitiva, come giudica le prospettive per il futuro societario?**

Come ho detto in apertura, non era possibile fare di meglio vista la situazione economica che si è delineata in questi ultimi mesi, ma sono molto fiducioso per il futuro e mi auguro che la ripresa del mercato possa dare slancio anche alle idee innovative come le nostre e che hanno reso possibile la nascita di questa realtà imprenditoriale. So che andrà così e ne leggeremo delle belle nei prossimi numeri!

Intervista di Bianchi P.



Privato  
innamorAuto

## *DA OGGI IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE È ANCHE PER I PRIVATI*

Da oggi il noleggio a lungo termine non è più solo un'esclusiva per le aziende: è nata infatti "Privato Innamorauto", la nuova formula di noleggio a lungo termine riservata ai dipendenti delle aziende clienti di Car Server convenzionate e ai loro familiari. Car Server offre ai privati una grande possibilità, un nuovo modo di guidare una nuova auto ecocompatibile a condizioni innovative e vantaggiose.

**Con una piccola rata mensile saranno inclusi una serie di importanti servizi: assicurazione, bollo, tagliandi, cambio gomme, traino e tanto altro ancora.**

### *IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE: PERCHÉ?*

Perché è pratico, comodo e conveniente.

Car Server offre una possibilità di contratto che va dai 48 ai 60 mesi e con una rata fissa mensile, assieme ad un'auto nuova, verranno inclusi una serie di servizi che toglieranno dall'imbarazzo di scadenze, spese eccessive e continue.

### *TANTI SERVIZI INCLUSI*

**La completa gestione dell'auto sarà compito di Car Server, al privato solo il piacere della guida.**

Nella rata sarà incluso:

Bollo, RCA, Incendio e furto con franchigia 15%, Kasko - collisione con franchigia € 500,00, Tagliandi previsti dalla casa costruttrice, Garanzia meccanica della casa costruttrice, Traino e soccorso, Gomme.

Noleggiare con Car Server significa avere una **rata fissa mensile per tutta la durata del contratto e nessuna necessità di affidamento bancario.**

Car Server è una **soluzione anticrisi**, per una **vettura senza pensieri, sicura, protetta ed ecocompatibile a minimo impatto ambientale**, per poter circolare anche nei giorni di traffico limitato. In più con Car Server puoi avere un **continuo ricambio della tua auto**, che sarà sempre nuova e capace di regalarti una guida speciale.

In più è possibile avere tanti altri servizi aggiuntivi quali l'opportunità di **chiudere il contratto in ogni momento e senza penali e Possibilità di acquisto del veicolo** a fine noleggio.

### *PER MAGGIORI INFORMAZIONI*

Contatta il N° Verde 800.679.300 o invia un'e-mail a [innamorauto@carserver.it](mailto:innamorauto@carserver.it) - Visita il nostro sito web [www.carsserver.it](http://www.carsserver.it)