

CONTATTO DIRETTO

S.I.D.A.T. Group Magazine



IN QUESTO NUMERO:

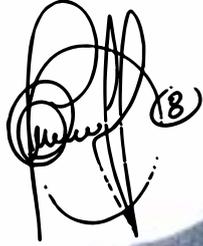
I GIUNTI VISCOSI,
(CONTATTO A DISTANZA)

E' OGGI DISPONIBILE
IL NUOVO CATALOGO micronAir®

EURO VI, NOX, RDE, EGR, AD BLUE...
Tutte le sigle del 2017

Rivista
di informazione
aftermarket

LAURETANA DA SEMPRE LA MIA ACQUA DI BENESSERE



Claudio Marchisio
per Lauretana



LAURETANA

L'acqua più leggera d'Europa

consigliata a chi si vuole bene



La scelta dell'acqua da bere ogni giorno ha un ruolo di primaria importanza per il benessere. Le acque minerali non sono tutte uguali! Lauretana è un'acqua di qualità, completamente pura, dalla leggerezza straordinaria e dalle proprietà uniche, che depura e purifica l'organismo ogni giorno. Condividi i suoi valori di prodotto e di brand: entra nel mondo Lauretana, da sempre l'acqua scelta da Claudio Marchisio!



segui il benessere
#MarchisioPerLauretana

lauretana.com

Sommario

"Contatto Diretto"

Periodicità:
quadrimestrale

Diffusione: nazionale

Direttore Responsabile
Antonello Micali

Editore:
SGI srl - Torino

Redazione:
Giulia Fichera,
responsabile marketing
e comunicazione
S.I.D.A.T. Group
SGI

Progetto grafico e
impaginazione:
SGI Società Generale
dell'Immagine - Torino

Stampa:
La Terra Promessa
ONLUS - Novara

Chiuso in redazione il
22 DICEMBRE 2016

Periodico registrato
presso il
Tribunale di Torino
il 26/09/2016
n. 9450/2016

**CONTATTO
DIRETTO**

Per richieste,
informazioni e
segnalazioni,
scrivere a
magazine@sidatgroup.it

PRODUCT

I giunti viscosi (contatto a distanza) 4

NEWS

Euro VI, NOx, RDE, EGR, AD BLUE...
tutte le sigle del 2017 6

PRODUCT

Sondiamo le nostre auto 8

GROUP

Accordo commerciale tra

S.I.D.A.T S.P.A. E SENSATA TECHNOLOGIES 10

EVENTS

Fiere, fiere, fiere! 11

PRODUCT

Alta tensione in auto 12

GROUP

Arpe, Cama, CER, Vuemme, FBR, Maina, Nuova Raf.Co

La rete S.I.D.A.T. Group 14

EVENTS

Incentive invernale 18

GROUP

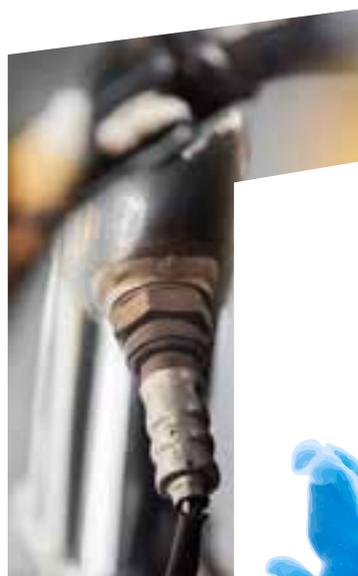
In...Formiamoci! 19

NEWS

È oggi disponibile il nuovo catalogo micronAir® 22

STORIES

Henry Ford, l'insospettabile precursore green 23



BorgWarner

I GIUNTI VISCOSI CONTATTO A DISTANZA

Il Giunto Viscoso è l'elemento interno del Viscoventilatore.

Noto anche con il nome di giunto Ferguson dal nome del suo inventore, è formato da una scatola piena di uno speciale liquido siliconico che ha la particolarità di addensarsi con l'aumentare della temperatura. È situato all'interno di un contenitore a tenuta stagna nel quale alloggiato l'albero d'entrata e quello d'uscita, non collegati tra loro.

È un organo meccanico utilizzato principalmente come sistema di bloccaggio automatico del differenziale centrale (o, più raramente, posteriore) degli autoveicoli a trazione integrale. In alcuni casi può

direttamente sostituire il differenziale centrale.

È impiegato per collegare i due alberi in maniera flessibile permettendo, in questo modo, differenti velocità di rotazione. Quando le velocità dei due alberi sono diverse, il liquido siliconico contenuto all'interno si scalda e, aumentando l'attrito con i dischi calettati posti alle estremità dei due alberi, limita lo slittamento dei due fino ad impedirlo. Quando lo slittamento termina, la temperatura del liquido interno al giunto diminuisce e, dunque, la sua densità si riduce consentendo nuovamente movimento fra gli alberi.

Se, al contrario, non dovesse verificarsi la tendenza

IL GIUNTO VISCOSO È UN ORGANO MECCANICO UTILIZZATO PRINCIPALMENTE COME SISTEMA DI BLOCCAGGIO AUTOMATICO DEL DIFFERENZIALE CENTRALE DEGLI AUTOVEICOLI A TRAZIONE INTEGRALE.

ad avere diverse velocità, il liquido si raffredderebbe per tornare a permettere piccole differenze di velocità di rotazione.

Nello specifico, i due dischi ruotano muovendosi l'uno sull'altro facendo ingranare le lamelle di un disco nelle scanalature dell'altro senza alcun contatto. Uno dei due dischi (primario = giunto) viene azionato dal motore, mentre l'altro (secondario = scatola) è collegato al ventilatore e può ruotare liberamente.

È il ventilatore, detto anche giunto d'azionamento viscoso, che definisce la velocità di rotazione della ventola.

I giunti viscostatici si raggruppano per modalità di attivazione: termica, pneumatica ed elettromagnetica. La scelta della modalità di attivazione del giunto viscostatico dipende dal produttore, dall'applicazione e dall'età del veicolo.

I comuni fattori di controllo includono la temperatura del refrigerante, la tempe-



ratura ambientale dell'aria, la temperatura dell'olio motore, la temperatura dell'olio della trasmissione e la pressione del sistema dell'aria condizionata.

Il giunto d'azionamento viscoso viene comandato, a seconda del tipo e del costruttore, da un bimetallo oppure elettronicamente.

I nuovi modelli di giunti sono gestiti elettronicamente dal sistema di gestione del motore e presentano un tempo di reazione notevolmente più breve.

Se si dovesse verificare un malfunzionamento, il giunto viscostatico:

- girerebbe a intervalli di frequenza inusuali
- produrrebbe un rumore eccessivo

In seguito all'usura ordinaria, il giunto viscoso e la ventola non funzionerebbero correttamente e, di conseguenza, non raffredderebbero più la macchina. Ciò è causato dalla perdita di viscosità dell'olio utilizza-

to per tutte le attività degli ingranaggi del meccanismo che, quindi, non svolge adeguatamente il suo compito di lubrificante.

Cambiare l'olio all'interno del giunto viscostatico è un'operazione molto delicata, attuabile esclusivamente da specialisti.

"Revisionare" il giunto viscoso, invece, richiede circa 6 ore di manodopera e, quando presenti dei giunti controllati elettronicamente (con una misurazione del livello di impegno in relazione all'input elettronico inviato dalla centralina del motore), risulta decisamente complesso... l'insuccesso è pressoché assicurato!

Al contrario, **sostituire il giunto viscoso richiede tempistiche decisamente inferiori (circa 2 ore) ed è realizzabile da qualsiasi officina.**

In ogni caso, un breve corso di aggiornamento, tenuto da tecnici specializzati KRIOS, renderà semplici tutte le operazioni di sostituzione.

Sotto, alcuni giunti viscosi



KRIOS AC si è già adoperata per proporre una gamma di ricambi di primo assortimento, nello specifico:

15 codici completi

31 codici giunti viscostatici

di cui **16** giunti per agricolo...

e inoltre molti nuovi codici in arrivo!



Euro VI, NOx, RDE, EGR, AD BLUE...

tutte le sigle del 2017

Conosciamo tutti l'Euro VI, ovvero l'insieme delle direttive europee che definiscono le misure destinate a ridurre le effettive emissioni di inquinanti atmosferici come i particolati (PM), gli ossidi d'azoto (NOx), gli idrocarburi e precisano gli standard da rispettare all'interno dei paesi UE.

Tale disposizione, entrata in vigore dal 1° settembre 2014 per l'omologazione di tutti i modelli di neo fabbricazione, è diventata obbligatoria dal 1° settembre 2015 per tutte le vetture di nuova immatricolazione.

Nello specifico, la normativa limita a una riduzione fino a 80 mg degli ossidi di azoto e a 170 mg di THC e di ossidi di azoto per motori diesel.

Esiste anche un'ulteriore suddivisione interna tra i modelli Euro 6 che si differenziano tra Euro 6A ed Euro 6B, i primi dei quali risultano essere meno ecologici dei secondi.

Con il passare del tempo e, soprattutto, con l'accrescimento dell'interesse comune nei confronti dei temi legati a green e ambiente, tali direttive comunitarie continuano ad ampliare sempre più le limitazioni e le verifiche da effettuare sulle diverse motorizzazioni. In particolare gli esperti degli Stati membri dell'UE a Bruxelles hanno deliberato che, già da gennaio 2017, le aziende costruttrici di auto diesel Euro 6 dovranno effettuare rigidi test su strada; ciò per superare i vecchi collaudi effettuati in laboratorio, poco performanti e obiettivi sulle reali emissioni di inquinanti su strada.

Tali test di misurazione delle emissioni inquinanti rilevati in condizioni di marcia reali e attuati secondo lo standard RDE (Real Driving Emissions) sono considerati troppo rigidi dai costruttori di auto e allo stesso tempo valutati come blandi dai più severi sostenitori della teoria ecologista.

Ciò non toglie che, fino a gennaio 2020, il margine di tolleranza sarà fino al 110%; per entrare nel dettaglio, pur essendo in vigore il limite di 80 mg/km di NOx, i motori turbodiesel che emetteranno fino a 168 mg/km di NOx saranno valutati come conformi.

Sarà solo a partire da gennaio 2020 che la tollerabilità sarà ridotta del 50%.

Ma cosa sono esattamente i NOx? Il termine è genericamente utilizzato per gli ossidi di azoto mono-NO e NO2 (ossido di azoto e biossido di azoto). L'acronimo (NOx) si riferisce ai composti gassosi (ossidi di azoto) generati in fase di combustione avvenuta utilizzando aria e le loro

La futura normativa Euro6 C, a partire da settembre 2017, prevede che le nuove omologazioni Diesel dovranno abbattere fino al 90% gli ossidi di azoto. I costruttori dovranno, dunque, adeguare i futuri propulsori a gasolio.

miscele ogni qualvolta che l'aria viene riscaldata al di sopra dei 1.400° C. In relazione alle condizioni di combustione e alla sostanza impiegata variano quantità e qualità della miscela di Nox, comunque dannosi per l'apparato respiratorio e per l'ambiente.

S.I.D.A.T. Group è all'avanguardia, già da alcuni anni, nella fornitura della componentistica necessaria alle autovetture Euro 6 già in circolazione, come ad esempio Audi (A4, TT, Q7), BMW (serie 3, serie 5, serie 7), Mercedes (E, S, R, M, GL), Citroen C4 Picasso 2.0 BlueHdi, alcune versioni diesel della Hyundai Santa Fe, tutte le versioni diesel della Mazda CX-5, la Opel Meriva con motore 1.4 Turbo da 120 CV e tutte le versioni a benzina della Fiat 500L.

Oltre alla componentistica, S.I.D.A.T. Group fornisce un particolare prodotto chimico, l'AD BLUE, che è un agente riducente dei NOx nei fumi di scarico dei motori diesel equipaggiati con sistema catalitico SCR (Selective Catalytic Reduction). L'impiego di AD BLUE assicura una riduzione degli ossidi di azoto fino al 90 %. Risponde ai requisiti di qualità della Norma ISO 22241:1, ISO 22241:2, ISO 22241:3

COSA FARE PER LIMITARE LE EMISSIONI INQUINANTI DI NOX? Ecco alcuni accorgimenti utili:

- utilizzare nel proprio veicolo i dispositivi EGR che, come da articolo inserito nel secondo numero di "CONTATTO DIRETTO", sono delle valvole utili a rimettere in circolo parte dei gas combusti e quindi esausti (ovvero senza ossigeno), allo scopo di abbattere gli ossidi di azoto in uscita dalla marmitta. Da qui EGR, ovvero "Exhaust Gas Recirculation";
- verificare che sia installata una marmitta catalitica in grado di abbattere le emissioni nocive, favorendo la completa ossidazione e riduzione dei gas di scarico del motore;
- cercare di evitare improvvisi aumenti di temperatura per fare in modo che non si verifichino picchi d'intensità;

QUALI SONO I PAESI CON PIÙ AUTO INQUINANTI?

Secondo i dati riportati dall'organizzazione non governativa Transport & Environment (T&E), tra il 2011 e il 2015 sono stati venduti in Europa circa 29 milioni di veicoli diesel cosiddetti "sporchi" che, dunque, oltrepassano di 3 volte i limiti di emissioni NOx identificati dallo standard RDE. Inoltre, su un totale europeo di circa 29 milioni di veicoli diesel circolanti Euro 5 ed Euro 6, la Francia risulta essere il paese con più autovetture (5,527 milioni) di tale tipologia, seguita a ruota da Germania (5,321 milioni) e Gran Bretagna (4,310 milioni). L'Italia occupa il quarto posto in classifica con circa 3,139 milioni di autovetture con elevate emissioni inquinanti.

PARCO CIRCOLANTE AUTOVETTURE EUROPA
Stima Unrae al 31/12/2015



Legend: Euro 0 Euro 1 Euro 2 Euro 3 Euro 4 Euro 5 Euro 6

TOTALE 35.795.000



La Sonda Lambda, nota anche con il nome di sensore ossigeno, è un componente fondamentale in quanto è impiegato per "informare" l'unità di controllo motore circa la quantità d'ossigeno presente nei gas di scarico.

È, inoltre, utile a mantenere sotto controllo la corretta composizione aria/combustibile entro l'intervallo di efficienza ottimale del catalizzatore (valore stechiometrico di riferimento $\lambda=1$).

Dopo aver misurato in maniera indiretta la quantità di ossigeno presente, questo sensore restituisce un segnale in tensione (o in corrente) che viene utilizzato dalla ECU - Unità di Controllo Motore (dall'inglese Engine Control Unit) per far sì che il catalizzatore funzioni al meglio riducendo le emissioni di gas nocivi.

Generalmente la tensione elettrica emessa dalla sonda è elevata quando la miscela dei gas è notevole e scende a zero quando questa è "magra".

Le vetture equipaggiate con Sonda Lambda sono, soprattutto, quelle con marmitta catalitica a 3 vie, ovvero le auto in cui il catalizzatore riduce l'emissione dei 3 inquinanti CO - monossido di carboni, HC - idrocarburi incombusti (che contribuiscono alla formazione di smog e ozono) e NOx - ossidi di azoto (responsabili delle piogge acide e della formazione di ozono).

La Sonda Lambda ha un corpo in ceramica inserito all'interno di un rivestimento metallico e un suo estremo è direttamente immerso nel condotto di scarico, mentre l'altro è a contatto con l'ambiente.

Il materiale ceramico a base di biossido di zirconio è dotato di elettrodi realizzati con un sottile strato di platino, permeabile ai gas.

Con temperature inferiori a 300°, la sonda non invia alcun tipo di segnale mentre, con temperature superiori a 300°, il corpo ceramico inizia a condurre ioni di ossigeno; in tale condizione, se la proporzione di ossigeno fra le due estremità della sonda inizia a differire, si genera una tensione elettrica fra i due elettrodi, utile a misurare la diversa quantità di ossigeno nei due ambienti (lato aria e lato gas di scarico).

Si avvia così il segnale di "alert" alla centralina per informare della difformità.

Le Sonde Lambda, classificate in relazione ai principi di funzionamento e alla tipologia di verifica effettuata dal costruttore, sono:

- **Sonda al biossido di Zirconio** – questo tipo di sensore genera una tensione elettrica proporzionale alla quantità di ossigeno presente nella miscela che per questa tipologia di sensore va da 0 Volt a 1 Volt;
- **Sonda al Titanio** – non essendo un "generatore" (come la Sonda al biossido di zirconio) ha bisogno di un'alimentazione da parte della centralina; questa tipologia di sensore è alimentato a 1 oppure a 5 V e, di conseguenza, restituirà un segnale variabile tra 0/1 V e 0/5 V;
- **Sonda LSU** – conosciuta anche come Sonda Lambda Universale, rappresenta la nuova generazione di sonde poste a monte del catalizzatore. Il valore viene calcolato mediante la variazione lineare di un'intensità di corrente tra 0,5 V e 5 V.

sondiamo LE NOSTRE AUTO

Come tutte le componenti, con l'utilizzo ordinario della vettura, anche le Sonde Lambda invecchiano e si usurano e, per questo motivo, è bene far verificare il loro corretto funzionamento ogni 30.000 km e/o a ogni verifica emissioni.

Alcuni possibili malfunzionamenti potrebbero, ad esempio, essere:

- emissioni troppo ricche di CO
- emissioni troppo povere di CO
- seghettamenti sul costante come scoppiettii in accelerazione ecc...
- irregolarità del motore
- consumo eccessivo di carburante (anche di un 15% e oltre)
- emissioni inquinanti al di sopra dei limiti di legge

Oltre alle cause standard, potrebbero verificarsi delle anomalie in relazione a situazioni differenti. I casi da prendere in esame potrebbero essere, ad esempio:



la presenza di una miscela troppo grassa dovuta a motore e valvole usurate. Ciò determina l'accumulo di depositi carboniosi intorno alle aperture del tubo di protezione della sonda che, di conseguenza, non è più in grado di lavorare correttamente;



la presenza di depositi bianchi o grigi dovuti all'utilizzo di additivi carburante oppure olio bruciato. Ciò determina un raggiungimento ritardato della temperatura d'esercizio e una difettosità di regolazione durante le percorrenze di brevi tragitti e in folle.



Per concludere, è necessario effettuare le opportune verifiche su catalizzatore, motore e valvole per appurare eventuali irregolarità e, in caso di un funzionamento scorretto, sostituire la Sonda Lambda con il componente adeguato.

I siti web www.sidatgroup.it e www.fispa.it mettono a disposizione dell'utente un bagaglio di informazioni come applicazioni e cross reference legate a un dato prodotto sia a partire dal codice di riferimento, sia dalla ricerca per vettura.

Accordo commerciale tra S.I.D.A.T. S.p.A. e SENSATA TECHNOLOGIES



Per S.I.D.A.T. Group, il 2016 ha costituito un traguardo importante in termini di partnership, in quanto alcuni tra i più importanti player globali hanno iniziato a percorrere insieme a noi un percorso atto al raggiungimento di obiettivi comuni. Nuove e intense collaborazioni hanno, infatti, aperto o ampliato la nostra presenza in Italia, in Europa e nel mondo su diverse categorie prodotte.

Un caso di eccellenza è rappresentato dalla prestigiosa collaborazione avviata con **Sensata Technologies Inc., multinazionale americana leader mondiale nella progettazione e produzione di dispositivi di misurazione per il settore automotive.** La Società è in continua crescita con quasi 3 miliardi di dollari di fatturato annuo, sedi in 15 paesi, oltre 19.000 dipendenti in tutto il mondo e **una produzione di oltre 1 miliardo e 300 milioni di sensori.**

L'accordo intrapreso è rivolto al comparto sensoristica, già identificativo per S.I.D.A.T. Group di un buon 10/12% del fatturato annuale complessivo Italia/Estero. Considerando che i prodotti trattati rispondono alle normative stabilite dall'ISO (International Organization for Standardization) e dall'ECE (Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa) nonché l'elevato standard qualitativo dei sensori a marchio Sensata, siamo certi di riuscire a soddisfare ancor di più i nostri Clienti con la nostra gamma.

Schrader is a brand of Sensata technologies.



- Sensori giri albero motore
- Sensori giri albero a cammes
- Sensori pressione assoluta
- Sensori pressione aria
- Sensori di detonazione
- Sensori posizione valvole farfalla
- Sensori velocità
- Sensori cambio automatico
- Sensori pressione olio motore
- Sensori pressione olio idroguida
- Sensori temperatura acqua/aria
- Sensori temperatura gas di scarico
- Sensori Abs
- Sensori presenza acqua
- Sensori pressione carburante
- Sonde Lambda

Fiere, fiere, fiere!

Il 2016 è stato un anno decisamente intenso per S.I.D.A.T. Group che ha investito molto nelle fiere internazionali al fine di promuovere e comunicare prodotti-servizi-marchi, ampliare la propria rete e sviluppare business.

Il Gruppo ha partecipato per la prima volta all'EIMA International - Esposizione Internazionale di Macchine per l'Agricoltura e il Giardinaggio - che quest'anno chiude con la cifra record di 285 mila operatori/visitatori provenienti da 140 Paesi con un incremento pari al 21% rispetto all'edizione 2014 e con una partecipazione di oltre 44 mila operatori esteri, con un incremento del 18%. La strategia è stata quella di presenziare con il solo brand KRIOS e presentare la **recente partnership sottoscritta**



EIMA International , Bologna (ITALIA) , Novembre 2016

con Borgwarner per la distribuzione ufficiale dei Giunti Viscostatici su tutto il territorio nazionale.

Il trimestre settembre - novembre 2016 è stato, inoltre, importante per amplificare la nostra no-

torietà di marca (brand awareness) a livello internazionale e il primo luogo in cui si è deciso di investire tempo e risorse è stato il prestigioso salone AAG Auto Aftermarket di Guangzhou, la più grande città costiera del sud della Cina. Successive, solo a livello temporale e non valoriale, altre due tra le più grandi manifestazioni fieristiche per il settore automotive Sloveno (Lubiana) e Danese (Odense), ovvero "Sejem Avtodelov" e "FTZ Trade Fair". Crediamo molto nell'importanza delle fiere come leva strategica del marketing mix ed è per questo che stiamo già ragionando sulle presenze 2017. A presto per gli aggiornamenti!



FTZ Trade Fair, Odense (DANIMARCA), novembre 2016

ALTA TENSIONE in auto

Le Bobine d'accensione sono degli autotrasformatori utili a innalzare la tensione di voltaggio della batteria (12V) fino alle migliaia di volt che richiede la candela per innescare la combustione. Il loro fondamentale compito è dunque quello di aumentare e ridurre la tensione in entrata dalla dinamo, dalla batteria o dalla centralina, e fornire elettricità alle candele.

Ogni bobina è composta da due parti, meglio note come bobina primaria e secondaria. Il filo di rame dell'avvolgimento primario presenta un numero ridotto di spire e uno spessore maggiore rispetto all'avvolgimento secondario che, di conseguenza, produce un voltaggio maggiore.

La corrente elettrica che viaggia dalla batteria alla bobina primaria produce, all'interno di quest'ultima, un campo magnetico causa diretta della movimentazione del flusso di corrente nella bobina secondaria.

In generale, i fili dell'avvolgimento primario e secondario devono essere sovrapposti con la massima precisione e isolati in modo tale da evitare la scarica elettrostatica e le scariche all'interno della bobina o verso l'esterno.

Quando la bobina d'accensione è guasta, la candela non riceve più alcuna scintilla di avviamento e, di conseguenza, si riscontrano problemi nell'avviamento del motore. Quando, invece, sono presenti più bobine e non tutte presentano difettosità, il motore funziona seppur su alcuni cilindri si verifica una riduzione di prestazioni. Nei casi in cui le bobine guaste sono più di una, il motore ha un funzionamento irregolare.

Con l'aumentare dell'età della bobina aumenta il rischio di un surriscaldamento dovuto a cortocircuiti interni che, al raggiungimento di

temperature molto elevate (superiori ai 150°), creano danni irreparabili al componente. Tuttavia, un numero molto elevato di malfunzionamenti da surriscaldamento è riconducibile a un danno del modulo di accensione o a un terminale (PIN) difettoso nella centralina. Alcune difettosità (ad esempio tempi di carica più lunghi o un guasto al commutatore) possono essere create da uno o più cavi candele danneggiati o da una riduzione della potenza della batteria. È importante controllare periodicamente l'efficienza dell'impianto di accensione (connettori, bobine,



BOBINA CLASSICA

UNA SOLA BOBINA FORNISCE LA CORRENTE A TUTTE LE CANDELE. SI TRATTA DI UN TRASFORMATORE GENERALMENTE INSERITO SU SISTEMI DI ACCENSIONE OBSOLETI.

cavi candela, candele) in quanto un malfunzionamento di tale impianto può portare a mancate accensioni all'interno dei cilindri con il conseguente aumento delle emissioni inquinanti e dei consumi.

L'utilizzo di prodotti dalle caratteristiche tecniche elevate garantisce il mantenimento delle corrette prestazioni del propulsore mantenendone efficienza e durabilità. **La gamma di bobine S.I.D.A.T Group copre l'intero parco auto circolante offrendo un prodotto originale o equivalente ad esso e garantendo un perfetto ripristino del propulsore.**

PIÙ BOBINE DIRETTE INTEGRATE IN UN UNICO COMPONENTE COMPATTO (DETTO "RAIL"), COLLEGATE ALLE CANDELE TRAMITE UN'UNICA OPERAZIONE.



BOBINA DOPPIA INDIPENDENTE

È FORMATA DA DUE BOBINE CHE ALIMENTANO LE DUE CANDELE. OGNUNA DI QUESTE BOBINE PUÒ ESSERE SOSTITUITA IN MANIERA INDIPENDENTE.



BOBINA DIRETTA

VIENE APPLICATA DIRETTAMENTE SULLA CANDELA. L'IMPULSO GENERATO VIENE SCARICATO IMMEDIATAMENTE SULLA CANDELA MINIMIZZANDO LE PERDITE DI POTENZA. QUESTO TIPO DI BOBINA È IN USO NEI VEICOLI CON ACCENSIONE TOTALMENTE ELETTRICA.



Come montare e smontare la bobina di accensione:

1. *scollegare il polo negativo della batteria utilizzando guanti e attrezzi isolati e facendo attenzione al calore eccessivo del cofano;*
2. *rilevare la bobina d'accensione guasta e scollegare la candela;*
3. *è consigliabile smontare la candela utilizzando la corretta chiave a bussola e facendo sempre attenzione a non far cadere detriti all'interno dell'alloggiamento lasciato libero dalla candela in quanto potrebbe causare seri danni al motore;*
4. *ripetere la lavorazione anche su ulteriori candele guaste;*
5. *montare la nuova bobina di accensione e fissarla con la vite;*
6. *ricollegare il connettore e il terminale negativo della batteria.*



ARPE SRL inizia la sua attività nel 1980 in un locale di circa 280m² a Spoltore di Pescara quando i tre soci fondatori, dopo una lunga collaborazione come dipendenti MAGNETI MARELLI con mansioni commerciali per le regioni MARCHE ABRUZZO E MOLISE, decidono di iniziare l'attività in proprio.

La maggiore prerogativa propulsiva risiedeva sulle conoscenze del proprio territorio geografico e di una vasta clientela con la quale si era intrattenuta sempre una ottima collaborazione di correttezza e serietà. La sua evoluzione negli anni porta la ditta ARPE SRL a trasferirsi, nel 1988, in un locale di circa 600m² e, nel 1998, nella sede attuale di 1.300m² soppalcati in via Lago di Chiusi 2 a Pescara, raddoppiando così lo spazio utile.

I due soci, ancora oggi alla guida della ditta, sono Vittorio Di Sciuillo,

ideatore e capostipite, e Guerino Vernamonte, Amministratore da circa 10 anni.

L'azienda è in continuo movimento, soprattutto negli ultimi anni in cui registra una pressante offerta da parte di competitors, di zone geografiche limitrofe, che da un lato causano una conseguente diminuzione della marginalità e dall'altro stimolano a un miglioramento continuo. ARPE SRL sviluppa un fatturato di circa 2.200.000,00 € e offre una vasta gamma di ricambi avvalendosi di avanzati sistemi informatici utili a gestire i circa 55.000 codici acquistati dall'ampia rete di ricambisti con i quali intrattiene un costante rapporto giornaliero, anche grazie alla collaborazione dei 2 agenti.

È, inoltre da diversi anni, agente OSRAM nelle aree delle Marche, Abruzzo e Molise per la quale sviluppa circa 650.000,00 €.

ARPE SRL fa parte dei 9 soci fondatori dell'importante network PDA (Progetto Distribuzione Aftermarket) sorto nel 2009, che oggi conta una trentina di soci, di cui 9/10 Carristi. I marchi storicamente trattati sono:



S.I.D.A.T., FEDERAL MOGUL, FERODO, CHAMPION MOOG, BERU, SKF, CASCO, NGK, VALEO, LPR, LAMPERTI, ALG, SOGEFI col marchio FIAAM e altri ancora. Sono state, inoltre, recentemente inserite diverse linee di prodotto come ad esempio JAPANPARTS con il marchio JAPKO, uno dei leader nel ricambio asiatico.

Recapiti:

+39 085 43.15.159/215

info@arpesrl.it



Cama srl opera da oltre 35 anni nel mercato dell'Aftermarket dei ricambi auto e veicoli commerciali. L'ampio magazzino di 3000 m² situato a Modugno, nella zona artigianale di Bari, diventa polo strategico per la fornitura di prodotti alle regioni Puglia e Basilicata.

Il nostro obiettivo è la soddisfazione della Clientela, che, da sempre, sa di poter contare su un partner affidabile, efficiente ed innovativo, fornitore leader di prodotti di elevata qualità. Siamo in grado di processare scrupolosamente ogni singolo ordine, fino alla sua completa evasione, garantendo due consegne al giorno e fornendo assistenza tecnica prima e dopo la vendita.

Con l'aumentare della competitività nel settore, la nostra politica azien-

dale si è arricchita di nuove dinamiche commerciali e comunicative, innovative ed orientate al futuro, che ci permettono di interagire su più fronti con i nostri Clienti e di comprendere le loro singole esigenze.

Gli obiettivi strategici che ci poniamo in un'ottica di crescita, ci portano ad affrontare sempre nuove e importanti sfide. La nostra parola d'ordine è il miglioramento continuo.

Recapiti:

+39 080 53.25.576/53.65.026

info@camaricambiauto.it





IRREFRENABILI AMBIZIONI!
 Il Centro Europa Ricambi è nato da una irrefrenabile ambizione del fondatore Amleto Giungi, uomo di spicco dotato di grandi capacità imprenditoriali e ricambista molto noto nel suo settore. Nel 1993 decise di affidare ai figli Amedeo e Donatella la gestione della neonata Società, i quali, investiti da un grande senso di responsabilità, cercarono da subito di essere all'altezza del padre equiparando le sue strategie, conoscenze del mercato e intuizioni. Le esperienze compiute in totale autonomia portarono i nuovi imprenditori del CER a imboccare la strada giusta. La serietà e le competenze messe in campo erano tali da spingere i produttori di componentistica del settore ad affidare la distribuzione dei loro prodotti al Centro Europa Ricambi; nel 1998 fu, dunque, necessario ampliare la prima sede, ampia 500 m², in una nuova struttura di 2200 m². La rapida espansione contribuì all'ingresso in GIADI GROUP, uno dei network distributivi più affermati sul territorio nazionale, elemento decisivo di ulteriore crescita aziendale. Nel 2006 furono introdotti uno dei primi E-commerce nazionali, strumento fondamentale per l'ottimizzazione dei tempi di preparazione e consegna degli ordini, e un

servizio di customer care per tutte le eventuali richieste. GIADI GROUP acquisì nel 2013 l'80% delle quote di AD ITALIA, società del gruppo AD International, e ciò aprì nuovi orizzonti e opportunità Europee di business. La struttura del CER è stata recentemente ampliata con l'apertura di una nuova filiale di 2500 m² per lo stoccaggio di alcune linee di prodotto storicamente trattate e ciò non può che essere rappresentativo di un'azienda in continua evoluzione e ampliamento, ma con un background forte derivante dalle esperienze passate.

"La totalità della nostra giornata la passiamo al fianco della nostra impresa e ci nutriamo della soddisfazione di essere riusciti a migliorarla, consapevoli che nulla di ciò che è stato fatto è definitivo. Riteniamo di essere come piccole ma potenti luci che brillano in mezzo alla nebbia dell'incertezza dei giorni nostri, che ogni giorno difendono a denti stretti la propria realtà, cercando di intravedere il giusto percorso che un mercato sempre più selettivo e in continua evoluzione ci impone e come noi tanti altri che, per l'irrefrenabile ambizione, sono stati artefici dello sviluppo economico del nostro settore, nonché del nostro Paese."

*Amedeo e Donatella Giungi
 Titolari di Centro Europa Ricambi*

Recapiti:
 +39 06 78.35.91.19
 customercare@cer98.it



È a Camerino, nel 1970, che Pierino Vitali fonda VUEMME AUTO attività focalizzata inizialmente sulla distribuzione di batterie, ampliata nel tempo con l'inserimento di altri prodotti. L'azienda opera attraverso due unità distinte: la prima, nelle Marche, specializzata nella vendita di ricambi auto e l'altra, a Pescara, sede principale. Oggi al timone della Società Mauro Vitali che, subentrato alla prematura scomparsa del padre nel 1974, insieme alla moglie Maura Ferretti ha realizzato diversi progetti, inserito nuove figure professionali e rilanciato l'attività. Il biennio 2012 - 2014 segna una svolta importante per VUEMME AUTO; si investe in nuovi strumenti tecnologici e in risorse umane inserite all'interno della struttura per seguire direttamente l'E-commerce, il web e ampliare le aree commerciale - vendita, marketing e comunicazione. La scelta è stata appunto quella di centralizzare per andare incontro a esigenze funzionali e rendere più flessibile e operativo il sistema. Si continua, contemporaneamente, ad incrementare la gamma prodotti e i territori di riferimento ampliando il business nelle tre regioni di Abruzzo, Molise e Marche. VUEMME AUTO è, recentemente, entrata a far parte del consorzio Pda per potersi integrare nella catena distributiva con ricambisti e officine, accelerare le tempistiche legate alla logistica e ottimizzare la gestione delle giacenze tramite piat-

taforme distributive comuni. Abbracciare la filosofia di un network significa ricevere il supporto di una struttura organizzata che si muove secondo indicatori e logiche che vanno oltre la normale visione del singolo con benefici sia immediati, sia a lungo termine. Utilizzare la massa critica rappresentata dal Gruppo è stato strategico anche per poter concretizzare progetti di formazione, comunicazione, promozione.

La sede attuale raggiunge i 2.500 m², a cui si aggiungono oltre 700 m² su due piani adibiti a uffici e sala riunioni, quest'ultima utilizzata anche per svolgere attività di formazione diretta a clienti ricambisti e, a cascata, alle officine. VUEMME AUTO crede fortemente nella formazione e, spesso, gli incontri con gli operatori del settore diventano importanti momenti di confronto diretto.

Presenza consolidata nel tempo, standard qualitativi sempre elevati, assortimento completo, costante disponibilità, formazione e soprattutto fidelizzazione: sono questi gli elementi sui quali l'azienda punta e investe, ogni giorno di più.

"Il prodotto non è più il solo elemento di fidelizzazione. La fedeltà va di pari passo con il senso di integrazione che l'operatore sente di avere. È, dunque, per noi importante non essere solo distributori di "pezzi di ricambio" ma distributori di conoscenza."
 Guido Santella, Direttore Commerciale, Marketing e comunicazione Vuemme

Recapiti:
 +39 085 43.15.205
 ricambi@vuemmeauto.it



La ditta F.B.R. fondata nel 1982 da Bruno Ferrara, che ancora oggi è a capo dell'azienda, vanta un'esperienza trentennale nel settore dei ricambi per auto, operando prevalentemente nel settore elettrico.

Può annoverare nella propria gamma diversi marchi di indiscusso prestigio avvalendosi di partner – costruttori tra i più conosciuti del mercato mondiale.

Opera prevalentemente in Emilia Romagna, per quanto riguarda la distribuzione regionale a rivenditori di ricambi mentre, copre tutto il territorio italiano e alcuni paesi esteri con il marchio Magna: prodotti Italmec e Wehrle.

Forte di una clientela specializzata nel settore si distingue sicuramente

rispetto ai grandi distributori concorrenti.

Recapiti:

+39 0536 80.55.08

info@fbr-ricambi.it



Maina, da quasi cinquant'anni nella distribuzione di autorisambi, non ha mai esitato ad affrontare i cambiamenti e le trasformazioni dell'aftermarket, arrivando al presente con un'organizzazione e una struttura capaci di reggere le sfide più difficili. La capacità di stock, l'assortimento di prodotti e la tempestività nel rispondere alle richieste dei clienti ricambisti rappresentano da sempre i plus dell'azienda. A questo si aggiunge la forza derivante dal far parte di un gruppo internazionale come NovaGroup e lo stretto rapporto che negli anni si è instaurato con i rivenditori di Toscana e Umbria.

L'avventura inizia nel 1968 in un piccolo magazzino nel centro di Firenze, con un personale di tre dipendenti e pochi prodotti in distribuzione. Il mercato cambia e nel 1991 l'azienda si trasferisce in un magazzino più capiente ampliando ulteriormente il portafoglio dei marchi distribuiti.

Due anni dopo viene aperta la filiale di Perugia, consentendo alla società di presidiare al meglio anche il mercato umbro. Altra tappa fondamentale è l'acquisizione nel 2006 di Centricambi Srl, un distributore fiorentino fino ad allora in concorrenza con Maina; con questa operazione l'azienda allarga ulteriormente la propria sfera di azione. Nel 2014, come socio fondatore, inizia la nuova avventura in NovaGroup e nel 2016 viene aperta la nuova logistica nei pressi di Firenze con 4.000 metri quadri di magazzino e più di 45.000 codici prodotto immediatamente disponibili.

Un'azienda che ha saputo dunque mantenere un'impronta familiare, traendone ulteriore forza. La spinta propulsiva di Maina non si è limi-

tata all'allargamento dell'offerta e all'ampliamento dello stock, ma ha coinvolto anche l'organizzazione stessa dell'azienda, la sua presenza sul territorio e la capacità di dare servizi e supporto ai clienti. Un cenno particolare merita la "divisione BATTERIE" creata in MAINA nel 2015 grazie all'ingresso in azienda dell'allora agente FIAMM BATTERIE Massimo Monti che oggi coordina tutta l'attività di approvvigionamento, logistica e commerciale dei sei marchi di batterie avviamento distribuiti da Maina nella sua area.

Recapiti:

FIRENZE +390558974249

maina@maina-spa.it

PERUGIA +390755271346

maina-pg@maina-spa.it





L'unione tra i ricambisti fa la forza! E il caso della Nuova Raf.co ne è la concreta dimostrazione. La Nuova Raf.co, di Cagliari, è infatti un distributore sui generis: ad esserne proprietari sono dieci ricambisti sardi, che continuano al contempo a svolgere autonomamente il lavoro di ricambisti nelle loro aree di competenza. L'avventura ha avuto inizio nel 1997, quando cinque degli attuali soci - Stefano Serpi, Paolo Bancho, Nicola Caredu, Salvatore Pilia e Francesco Bande - decidono di acquisire il distributore Raf.co di Cagliari. Una decisione che avviene in un momento delicato della storia dell'aftermarket (le nuove normative sulla distribuzione stavano ridisegnando gli assetti del mercato), spingendo i ricambisti a investire nel loro futuro. Al nucleo iniziale di soci si sono aggiunti negli anni successivi altri cinque ricambisti, arrivando ad un totale di dieci soci: F.L. di Tortoli, FRAM Snc di Oristano, VERCAR Srl di Ozieri, DESSAUTO di Capoterra e Lunauto di Lunamatrona.

La Nuova Raf.co oggi opera a tutti gli effetti come distributore regionale, servendo i dieci ricambisti soci e i clienti esterni al gruppo. Attualmente, il fat-

turato viene generato per il 65% dai ricambisti soci e per il 35% dai ricambisti esterni. La sede, di proprietà, è situata nella zona industriale di Cagliari, con un magazzino di oltre 1.300 m2 in cui lavorano nove dipendenti tra magazzinieri e amministrazione. Il magazzino di Cagliari è dunque in grado di gestire autonomamente stock e scorte e rifornire i ricambisti in tempi rapidi, contando inoltre sui vantaggi derivanti dall'avere una piattaforma logistica comune. Negli anni è stato inoltre costantemente ampliato il panel dei fornitori e dei prodotti trattati, arrivando ad una distribuzione di prim'ordine su tutto il territorio sardo, che comprende marchi quali S.I.D.A.T., TRW, Valeo, Dayco, Federal Mogul, SKF, Fiamm, Ina-Fag, Moog, Faam, Ferodo, Casco. L'assortimento comprende pastiglie, dischi e ganasce freno, ammortizzatori, frizioni, filtri olio-aria-gasolio,



cinghie, spazzole tergitricristallo, filtri abitacolo, batterie, alternatori, candele e candelette, cavi telecomandi, cuscinetti, idroguide, pompe acqua, pompe freno, regolatori, semiassi. Da aprile il gruppo si è inoltre dotato di un nuovo gestionale e un nuovo e-commerce, utilizzato dai soci per controllare la disponibilità di prodotto ed effettuare gli ordini. Circa il 75% degli ordini totali, compresi quelli dei ricambisti esterni, passa oggi attraverso l'e-commerce, eliminando fax e telefonate e riducendo drasticamente errori e perdite di tempo.

Punto di forza della Nuova Raf.co è la forte coesione tra i soci, rafforzata dal fatto di avere compiuto un significativo investimento comune per l'acquisizione del distributore Raf.co (ribattezzato poi Nuova Raf.co) e della relativa sede. La correttezza e la trasparenza tra i soci vengono quindi prima di tutto anche sul fronte di pagamenti, scadenze, rapporti con i fornitori. E la stessa filosofia è stata trasferita anche nel rapporto con i clienti ricambisti.

Negli anni sono stati infatti selezionati solo i clienti più affidabili, rinunciando talvolta a potenziali guadagni in cambio della certezza dei pagamenti. Non è un caso quindi che la Nuova Raf.co, in un periodo di crisi generale e problemi di liquidità, non sia soggetta a sofferenze legate a ritardi di pagamenti o mancati incassi.

Recapiti:
+39 070 24.00.47
nuovarafco@tiscali.it

LA RETE S.I.D.A.T. GROUP

PUGLIA
e BASILICATA
Di San Leonardo
Giuseppe
cell. 337 82.31.48
giuseppedisan@tiscalinet.it



CAMPANIA e LAZIO
Simonetti Rosario
cell.3355615420
Fabio Di Meglio
cell. 3357314702
dimeco@dimecosnc.it



CALABRIA
Guttà Giovanni
cell. 335 53.03.100
guttag@tiscali.it



SICILIA
Parisi Guido e Marco
cell. 3485147665
marco.parisi@email.it





Incentive invernale

Madonna di Campiglio, la rinomata località turistica e sciistica della provincia di Trento situata a 1.550 m di quota tra il gruppo delle Dolomiti di Brenta, i ghiacciai dell'Adamello e della Presanella, sarà la splendida cornice del viaggio incentive S.I.D.A.T. Group.

Una settimana all'insegna del relax e dello sport: 57 impianti di risalita, 150 km di piste con una capacità di oltre 90.000 persone (portata oraria), 100 Piste (suddivise in 42 piste blu, 37 piste rosse, 21 piste nere), 4 snowparks, il 95% delle piste dotate di innevamento programmato, 40 km per lo sci nordico e il collegamento, sci ai piedi, con Pinzolo e Folgarida - Marilleva.

Per i non sciatori sarà possibile praticare sci di fondo, fare ciaspolate o trekking, visitare il comprensorio dichiarato dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità e, perché no, passeggiare per le vie dello shopping o rilassarsi al sole.

L'area di Madonna di Campiglio, infatti, è famosa per la sua mondanità ma è, inoltre, nota in quanto inserita in 50.000 ettari di Parco Naturale Adamello-Brenta con oltre 450 km di sentieri montani che offrono incredibili suggestioni a chi li percorre, anche nel periodo invernale.

Quale miglior occasione se non quella di festeggiare insieme il Carnevale nel raffinato albergo della principessa Sissi, immerso tra le Dolomiti del Brenta? Una settimana bianca all'insegna del divertimento e del folklore, in una splendida location situata nel centro di Madonna di Campiglio a 1.550 metri di altitudine e a pochi metri dagli impianti di risalita dello Spinale, comodamente raggiungibili a piedi.

Buon divertimento a tutti!

In...formiamoci!

In S.I.D.A.T. Group riteniamo che una crescita sana e stimolante sia direttamente collegata alla conoscenza e alla condivisione. Abbiamo piena fiducia nelle potenzialità della nostra rete e desideriamo essere sempre in prima linea per supportarla in maniera adeguata. Crediamo nella formazione, intesa come strumento strategicamente valido a creare una cultura specificamente tecnica incentrata sul prodotto e sulle sue potenzialità/particolarità.

È per questo che riteniamo fondamentale organizzare corsi formativi che, curati dal nostro staff specializzato e organizzati con l'aiuto della nostra rete, ci permettano di seguire passo dopo passo i nostri partner.

L'anno 2016, in particolare, è stato caratterizzato da importanti momenti dedicati al mondo dei Turbocompressori.

È importante essere a conoscenza che, in caso di rottura di un turbocompressore, nel 90% dei casi è possibile intervenire tramite la sostituzione di specifiche componenti come i Coreassy, le Guarnizioni e i Tubi di Mandata Olio.

Nel comparto dei Turbo, commercializziamo ormai da alcuni anni e con i brand S.I.D.A.T. e FISPA circa 455 tra Coreassy e Geometrie Variabili; i Kit Guarnizioni in gamma sono circa 270 e i Tubi Mandata Olio circa 100.

Il nostro corso di formazione sensibilizza i partecipanti sui temi "Rigenerazione" e "Ricostruzione" tentando di ampliare la, ancor, poca conoscenza nel compartimento dei Turbo. Nella maggior parte dei casi, infatti, rigenerando e ricostruendo un turbo si risparmia in media dal 40% al 70% rispetto ad un turbo nuovo. Dal lato officina, è dunque possibile offrire un servizio migliore al cliente finale fornendo:

- più frequenti e accurate verifiche di controllo
- la sostituzione dei componenti stanchi o logori (in seguito alla più adeguata formazione)
- un servizio di pulizia di condotti di pressione, circuito dell'olio e sistema di alimentazione
- un completo ripristino del propulsore

I corsi S.I.D.A.T. Group sono tenuti da tecnici esperti che, con il supporto di materiali di presentazione chiari e dettagliati, tengono accurate lezioni formative e di aggiornamento su tutto il territorio nazionale.

Sono già molte le officine che hanno compreso l'importanza di partecipare ai corsi di formazione S.I.D.A.T. Group al fine di ridurre le tempistiche di manodopera e, soprattutto, soddisfare il cliente finale.

Momenti di formazione:



RENDE (CS), 14 ottobre 2016



PESCARA, 15 dicembre 2016



COSENZA, 11 maggio 2016



AREA RICAMBI DI MICCOLI RITA
Via Verrotti, 222 - 65015 Montesilvano (PE)



NUOVA REVI DE FOGLIO VALERIANO
Via Nuova, 38/N - 67051 Avezzano (AQ)



NUOVA RICAMBI
Borgo Piccolo, 34 - 64030 Santa Maria Imbaro (CH)



B.L. RICAMBI DI LISCIANDRELLI G.
Via Francesco Paolo Testi N. 8 - 90141



EMMEPI AUTORICAMBI
S.S. 17 KM 148+810 67031 Castel di Sangro (CH)



CORINALDESI E PERSIA
Circonvallazione Ostiense, 166/174 Roma



SULMONA AUTO RICAMBI
Viale della stazione centrale 67039 Sulmona (CH)



AUTORICAMBI TALIA
Corso Regina Margherita, 256 Torino

Grasie a tutti



AUTORICAMBI EMPORIO
Via Regio Parco, 11 Settimo Torinese



AUTORICAMBI RAL
Strada San Mauro, 18 Torino



ARAT 2000
Corso Torino, 6/d Avigliana



OFFICINA ZARFATI ROBERTO
Via della Moletta, 43 Roma



...il prossimo potresti essere tu!

È OGGI DISPONIBILE IL NUOVO CATALOGO micronAir®

IL NUOVO CATALOGO 2017 DEI FILTRI ARIA ABITACOLO micronAir® È DA OGGI DISPONIBILE IN VERSIONE CARTACEA E ONLINE. UNA GAMMA AGGIORNATA CON MOLTE NUOVE APPLICAZIONI E INFORMAZIONI TECNICHE, DAL FILTRO ABITACOLO NUMERO UNO NEL MONDO.

Una buona notizia per tutti gli operatori del settore professionale dell'autori-parazione in Italia: è disponibile il catalogo 2017 dei filtri aria abitacolo micronAir®.

La gamma micronAir® comprende filtri abitacolo particellari e combinati con carboni attivi, con applicazioni per automobili, veicoli commerciali leggeri e truck.

L'aggiornamento rispetto alla versione precedente è corposo per questa famiglia di filtri, che normalmente non è legata alle tipologie di motore come nel caso degli altri filtri auto: circa 50 nuovi articoli corrispondenti a 84 nuove applicazioni per auto o veicoli industriali. La gamma attiva 2017 copre, ad oggi, oltre 460 articoli per 1.800 tipologie di autoveicoli. La copertura delle applicazioni su autoveicolo in Italia supera il 95%.

S.I.D.A.T. Group invierà copia del nuovo catalogo direttamente ai Distributori Regionali e, inoltre, la versione digitale sarà disponibile sui siti di Gruppo, ovvero: www.sidagroup.it e www.fispa.it.

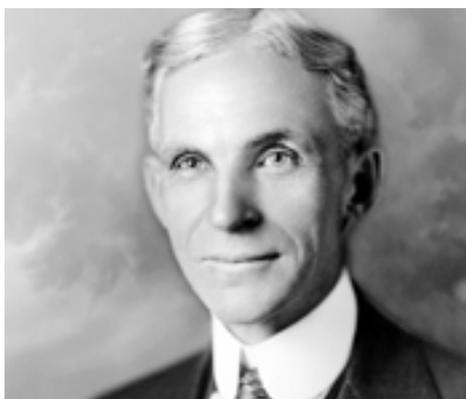
L'E-Commerce S.I.D.A.T. Group permette, inoltre, di consultare i prodotti, visualizzare le foto e identificare le diverse applicazioni.

La versione digitale sfogliabile e per download si può anche trovare sul sito www.micronair.it

I filtri aria abitacolo micronAir® proteggono i passeggeri da polline, smog e particolato atmosferico. La versione conosciuta come "filtri combinati con carboni attivi" protegge inoltre anche da gas nocivi e odori sgradevoli. Sono prodotti e forniti alle Case Automobilistiche di tutto il mondo dalla Freudenberg Filtration Technologies, azienda parte del Gruppo Multinazionale Tedesco Freudenberg

La distribuzione esclusiva sul mercato Italia dei prodotti micronAir® è affidata a S.I.D.A.T. Group fin dal 2001 con un contratto pluriennale di distribuzione.





Henry Ford, l'insospettabile precursore green

Tutti conosciamo il ruolo di enorme rilievo che Henry Ford ha giocato nella storia dell'automobile.

L'imprenditore statunitense ha influenzato i modelli sociali e di consumo di tutto il mondo occidentale con le sue auto pratiche ed economicamente accessibili e le tecniche di produzione di massa e la catena di montaggio da lui inventate hanno fondato gli standard di produzione industriale mondiale nella prima metà del XX secolo. Forse però non è egualmente noto che Ford ideò già negli anni 40 la vettura più ecologica del mondo. Si tratta della Hemp Body Car, un veicolo costituito principalmente da fibre di cellulosa biodegradabili derivate da canapa, sisal e paglia di grano e, soprattutto, alimentata per mezzo di etanolo di canapa.

Henry Ford non aveva mai nascosto il sogno di realizzare "...vetture a prezzi ragionevoli, affidabile ed efficienti...". Già nel 1925 aveva rilasciato al New York Times una dichiarazione che lasciava trasparire competenze e volontà adeguate a creare un'autovettura capace di utilizzare carburanti alternativi: "Il carburante del futuro sta per venire dal frutto, dalla strada o dalle mele,

dalle erbacce, dalla segatura, insomma, da quasi tutto. C'è combustibile in ogni materia vegetale che può essere fermentata. C'è abbastanza alcool nel rendimento di un anno di un campo di patate utile per guidare le macchine necessarie per coltivare i campi per un centinaio di anni". Ford all'epoca azzardò l'ipotesi che si potesse arrivare a vetture fatte di canapa che utilizzassero l'etanolo come carburante. Unendo la passione per la natura ed un indubbio fiuto per gli affari, l'imprenditore volle ad ogni costo che venisse realizzata una bio vettura, frutto della terra. A tal scopo impegnò nella ricerca ingenti risorse umane ed economiche e, per sottolineare la validità del progetto, fece realiz-

zare uno spot in cui la vettura veniva colpita ripetutamente con un martello da incudine senza che si scalfisse o graffiasse minimamente.

Nel 1941, dopo 12 anni di studi, la Hemp Body Car era una realtà.

Interamente composta da plastica in fibre di canapa, biodegradabile e dieci volte più leggera delle auto con carrozzeria d'acciaio.

Ma la grande novità era il carburante: la Hemp Body Car era alimentata da etanolo di canapa, un combustibile ottenuto raffinando i semi della pianta) il cui impatto inquinante era pari a ZERO!

Il telaio di questa automobile, in acciaio tubolare, teneva insieme quattordici pannelli di plastica che

sono detti essere «spessi un quarto di pollice (6 mm)»

Sugli esatti ingredienti dei pannelli in plastica non si ha però, ad oggi, nessuna testimonianza certa.

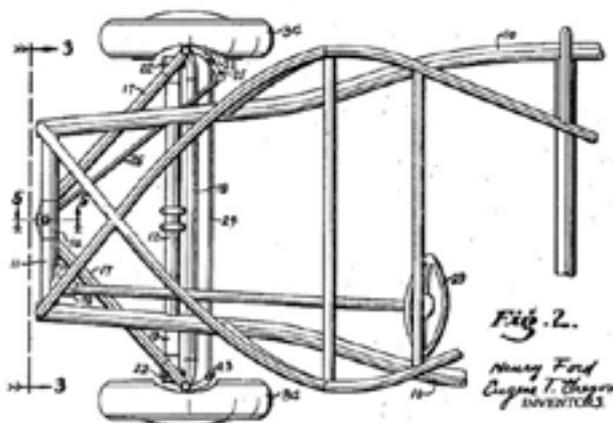
Si dice che furono prodotti con una formula chimica che, tra molti altri ingredienti, comprendeva semi di soia, grano, canapa, lino e ramiè.

I finestrini erano fatti con fogli acrilici. Tutto questo fece sì che il peso dell'auto fosse di 2000 libbre (circa un quintale), contro le 3000 di una comune auto dell'epoca.

I limiti di una realizzazione su larga scala del progetto furono presto evidenti e nel 1955 negli Stati Uniti venne proibita la coltivazione di canapa. La Hemp Body Car dunque non ebbe seguito ma ci piace qui elogiare l'ingegno pionieristico dell'imprenditore che, con grandissima sensibilità ambientale, seppe trasformare una visione futuristica nella prima auto biologica della storia.

Fonti:
greenme.it / wikipedia
toscanapa.com

Disegno progettuale della struttura in soia dell'auto



CONTATTO DIRETTO



S.I.D.A.T. Group

www.sidatgroup.it

www.fispa.it

www.kriosac.it

COPIA OMAGGIO



8 033208 180061