

RAPPORTO SENZA FILTRO

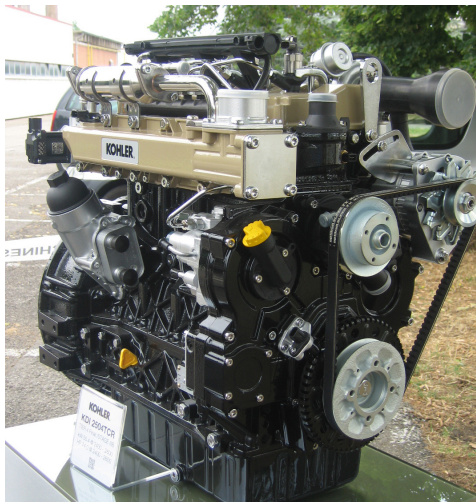
Si aggiorna la liaison che attinge dai quattro Kdi a listino. I miglioramenti rispetto ai precedenti modelli in IIIA si misurano soprattutto in coppia, crescita nella forbice tra il 19 e il 59 per cento. La firma è Jcb Diesel by Kohler

Un idillio che dura da anni e che sarebbe potuto sfociare in matrimonio, quello tra Lombardini e Jcb. La zampata vincente è stata invece quella di Kohler, il resto è storia recente. Le distanze si sono però ulteriormente accorciate: identificabili con i Kdi ma griffati per l'occasione con la scritta 'Jcb diesel by Kohler', i polcilindro equipaggeranno le minipale cingolate compatte, le pale gommate, il movimentatore compatto 525-60, il telescopico compatto 516-40 e il Teletruk.

Kdi british style

Sulla catena cinematica delle macchine è stato coinvolto il quartetto d'archi al gran completo della famiglia Kdi, che entro la fine dell'anno solare verrà finalmente completata al vertice dall'atteso 3,4 litri: la canna modulare da 620 cc si manifesta in forma duale sia nella configurazione a 3 sia a 4 cilindri. Le cubature sono quella da 1,9 litri a tre cilindri, per i modelli 1903M e 1903 Tcr, capaci di 31 chilowatt e 133 Newtonmetro e 42 kW con 225 Nm; i 2,5 litri, 2504M e 2504 Tcr, erogano 36,4 kW e 170 Nm di coppia e 55,4 kW sull'alto di gamma (lo sarà fino alla ormai ineludibile presentazione del 3,4 litri, che erogherà un picco di 100 kW) per una coppia pari a 300 Nm.

A proposito di macchine, il Teletruk non è un fulmine a ciel



sereno: è stato infatti annunciato l'anno scorso durante la celebrazione degli ottant'anni di Lombardini. Correva infatti il 24 Novembre 1933 quando Adelmo Lombardini diede corpo al marchio che prese il suo nome e diventò per antonomasia l'alfiere delle basse potenze nella meccanizzazione agricola. L'upgrade dell'accor-

do del 2013 costituisce uno snodo nevralgico nel nuovo corso Lombardini Kohler. Rispetto alla politica captive di Jcb, suggellata l'anno scorso con il disvelamento del 6 cilindri - inizialmente ancorato allo stadio Tier 2 -, il monopolio dell'attacco del listino, per intenderci quello che gravita sotto la soglia di sicurezza dei 56 chilowatt, sarà nel futuro prossimo in mano a Lombardini. Sulle strategie future di Jcb persiste comunque l'alone dell'incognita: la divisione Power systems è nata su input dello stesso Lord Bamford e le parole di Malcolm Sandford (managing director Jcb Powertrain), pronunciate a Rochester, lasciano aperte prospettive autarchiche: «Il nostro obiettivo è motorizzare il 90 per cento delle macchine Jcb».

Prospettive future

L'esternazione non deve però indurre a considerazioni affrettate: questione di tempi, costi di progettazione e capacità di assorbimento in linea. Il gioco di sponda Usa-GB-Italia potrebbe quindi replicarsi a lungo. Le affinità elettive, del resto sono note: in prima battuta il rifiuto del filtro antiparticolato che ha consacrato l'inglese in IIIB all'attenzione dell'ambiente motoristico (e del Diesel of the year), approccio replicato dalla stessa Lombardini (anche il Kdi fu iridato l'anno successivo). L'impostazione della respirazione e, per così dire, l'algebra



59

È la percentuale più alta della differenza tra le curve di coppia dei modelli equipaggiati Kdi rispetto a quelli in IIIA

meccanica si assomigliano: 4 valvole, common rail da 2.000 bar (Denso per Lombardini, Delphi per Jcb), ricircolo refrigerato per lo smagrimiento della combustione, catalizzatore e sovralimentazione, più semplice quella dei reggiani, per que-



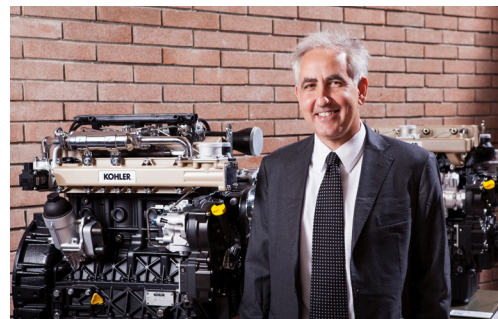


IL VALZER DELLE NOMINE

L'incontro presso la sede Lombardini di Pieve Modolena è stata l'occasione per un'apparizione pubblica congiunta dei rinnovati vertici di Kohler-Lombardini e di Jcb Italia. Alla guida del clan reggiano un volto noto, quello di Vincenzo Perrone, in uscita da John

Deere power systems, all'interno della quale ricopriva l'incarico di business manager. Al vertice di Jcb Italia dalla fine dell'anno scorso, invece, il sostituto di Marco Bersellini è Domenico Matrone, reduce da sette anni di esperienza all'interno dell'azienda.

Sotto, Domenico Matrone, di Jcb Italia. In basso, il neo ad di Kohler, Vincenzo Perrone.



stioni prestazionali (cc e kW).

Le cifre fornite da Jcb raccontano di una curva di coppia galvanizzata che, a seconda delle macchine, vitaminizza il momento torcente del 19, 57 e 59 per cento rispetto alle versioni omologhe motorizzate IIIA. In considerazione della fame di coppia, provocatoriamente potremmo attribuire agli inglesi la volontà di capitalizzare il 100 kW Kdi, che sarà capace di 480 Nm e troverà pochi rivali in termini di coppia specifica (leg-



gasi Cummins, Deutz e Same). Appare però più probabile che l'Ecomax da 4,4 litri non subisca la pressione, nonostante un rapporto peso-potenza meno

1984 (119 delle quali terne) alle 1.400 di dieci anni dopo. Ora il mercato è depresso e quello delle terne al collasso, eppure Jcb non ha smorzato la spinta

Sotto le minipale Jcb c'è spazio per i 3 e 4 cilindri Lombardini. La firma però ha una grafia di matrice britannica: Jcb diesel by Kohler.

favorevole. Questo evento si sovrappone al trentesimo anniversario della presenza di Jcb in Italia: dalle 140 macchine del 1984 (119 delle quali terne) alle 1.400 di dieci anni dopo. Ora il mercato è depresso e quello delle terne al collasso, eppure Jcb non ha smorzato la spinta

all'innovazione. Da segnalare sulla cosiddetta 'small platform' di pale compatte e scavatori, destinati a tamponare l'emorragia delle terne, il ritorno al minimo automatico, i montati sospesi per ridurre i fastidi legati alle vibrazioni, la valvola di scarico pressione in cabina e il cambio di direzione del flusso d'aria (l'aspirazione avviene ora da sopra e l'espulsione è posteriore e laterale). Migliorie promosse anche sulla 'large platform', alla pari della traslazione a controllo elettronico. Nota per i sollevatori Tlt: oltre che per inforcarli e innalzarli, sono omologati per portare anche pesi sospesi. **Fabio Butturi**

