

IL MINI GIROSAGOMA YANMAR VIO17

SUPERATA UN'ALTRA PROVA!!

Siamo al Passo del Tonale e per la precisione a 2.600 metri s.l.m., all'arrivo della cabinovia Paradiso; è Giacinto Del Pero, Presidente della Carosello Spa, la società che gestisce piste e impianti al Tonale nonché proprietaria degli impianti di risalita del ghiacciaio Presena, a riferirci che «all'inizio dell'estate è stato smantellato l'arrivo della vecchia funivia – sostituita da qualche anno da una più moderna ed affidabile cabinovia – e al suo posto ora stiamo ricavando un punto di ristoro, un bar-ristorante». Ad aggiudicarsi il lavoro – che ricordiamo avviene a 2.600 m s.l.m., senza strade di accesso e con il materiale che viene recapitato in quota con la sola cabinovia – è stata la Cooperativa Cisettes che ha poi affidato l'incarico in subappalto all'Impresa Carganico di Michele Carganico – un giovane ma espertissimo operatore che alla guida della sua compagine si adopera in attività edile e di movimento terra nell'Alta Val Camonica – e al suo miniescavatore Yanmar Vio17. È lo stesso Michele Carganico, in una pausa, a riferirci che «l'impresa appaltatrice ha subito manifestato le proprie

È QUELLA DELL'ALTA
QUOTA... CHE VEDE
TRIONFANTE
IL PICCOLO-GRANDE
TUTTOFARE
YANMAR VIO17

MAURIZIO QUARANTA

VISTI
M
CANTIERE





esigenze, ovvero che ad effettuare il lavoro in cantiere fosse una macchina con caratteristiche di peso e di dimensione tali da consentirgli di salire in cabinovia, seppur sul carrello di servizio, nonché in possesso di doti prestazionali che gli permettessero di demolire e scavare con estrema efficacia a 2.600 metri di altitudine».

L'acquisto da parte di Carganico del miniescavatore Yanmar Vio17 è stato dunque il primo step di questo lavoro: «In effetti non è facile trovare delle macchine che lavorino con grande profitto anche ad alta quota, ma questo Vio17 si è subito dimostrato un'ottima macchina, con un impianto idraulico eccellente». «Del resto il grande vantaggio della Yanmar rispetto ai suoi concorrenti – a prendere la parola è Massimo Panzeri, socio insieme al fratello Marcello e al papà Silvano della Orlandi&Panzeri, storico concessionario di macchine movimento terra di Pescate (Lecco) nonché concessionario Yanmar di zona – è che la progettazione e la realizzazione combinata di macchina e motore conferiscono al prodotto un equilibrio tra peso-prestazioni-idraulica difficilmente riscontrabile sul mercato». È con Massimo Panzeri che ci dedichiamo all'analisi della macchina. A seguito di una ben precisa esigenza che proveniva dai paesi nordici e per risultare più vicino alle aspettative del Vecchio Continente, «il ViO17 ha subito un processo di europeizzazione», soprattutto attraverso un nuovo disegno di sedile e cabina, che potesse dargli un po' più di spazio per l'operatore. «Il



Vio17, rispetto alla precedente serie ViO15, presenta dei chiari vantaggi, frutto della sapiente esperienza e delle preziose informazioni raccolte nei cantieri di tutto il mondo» ci riferisce sempre Panzeri.

Come prima cosa segnaliamo che, a carro allargato, si tratta di un vero e proprio giro-sagoma; inoltre presenta un

La fine di un fortunato sodalizio

Nuove esigenze strategiche mettono la parola fine, dopo vent'anni, alla fruttuosa collaborazione tra la casa giapponese Yanmar e la svizzera Ammann: la scelta di interrompere la joint-venture nasce dalla comune volontà dei due partner di tornare a concentrare le singole e specifiche capacità ognuno nei propri mercati di competenza. Sarà dunque Yanmar a riprendere la totale responsabilità della produzione di mini-escavatori a Saint-Dizier, e disporrà di uno strumento di produzione e di distribuzione per altri prodotti della sua gamma. Il nuovo orientamento dei due coproduttori deriva esclusivamente da motivazioni puramente logiche: se da un lato negli ultimi anni Ammann ha adottato strategie di sviluppo che portavano la stessa ad avere un ruolo sempre più importante nelle attività strettamente correlate al settore stradale, dall'altro Yanmar ha via via ampliato la propria offerta di miniescavatori verso macchine più pesanti e ad oggi è in grado di proporre una gamma completa di miniescavatori da 0,5 a 10 ton. Dopo la loro separazione, le due aziende partner rimarranno ancora legate su alcuni mercati: Ammann continuerà a distribuire i prodotti Yanmar sui mercati francese, britannico e russo garantendo il servizio post-vendita. Questa strategia consente inoltre a Ammann di commercializzare le proprie linee di prodotti per asfalto e conglomerati, compattazione e finitrici attraverso i propri canali di vendita specializzati o tramite una rete di concessionari indipendenti.

Sul ghiacciaio Presena siamo stati testimoni delle operazioni di **rivestimento con i teli geotessili**, che l'anno scorso hanno evitato lo scioglimento di neve per uno spessore di 1,5 metri. Si tratta di teli di produzione austriaca, di tessuto non tessuto con una superficie idrorepellente in grado di respingere i raggi del sole limitando



Da sinistra Massimo Panzeri, Michele Carganico, Giacinto Del Pero e Silvano Panzeri

lo scioglimento del manto nevoso sottostante. La società Carosello Spa, proprietaria degli impianti di risalita del ghiacciaio, ha acquistato i teli in Austria, dove vengono utilizzati con ottimi risultati nei loro 5 ghiacciai sciabili. Sul ghiacciaio Presena i primi teli hanno fatto la propria comparsa dieci anni fa, ma è nel 2009 che questo esperimento si è trasformato in un progetto ben strutturato, con una superficie di 40.000 metri quadri ricoperta dai teli: la linea di risalita delle sciovie ed il cambio di pendenza della pista, ovvero la parte più esposta al sole e quindi più a rischio. Quest'anno il progetto fa un ulteriore passo avanti: sono stati acquistati nuovi teli e sarà possibile coprire ben 70.000 metri quadri di neve. «Il ghiacciaio verrà così ricoperto da cima a fondo – spiega il presidente della Carosello spa, Giacinto Del Pero – in questo modo riusciremo a conservarlo meglio e ad ottobre saremo pronti per dare inizio ad una nuova stagione di sci». Questa operazione è stata resa possibile da un

protocollo di intesa firmato dalla società Carosello spa e dalla Provincia Autonoma di Trento che finanzia al 50% la stesura dei teli e la successiva produzione di neve programmata. Tale protocollo prevede inoltre che alla fine dell'estate, per tre anni, vengano elaborate delle

relazioni in collaborazione con le università di Trento e di Milano per monitorare il fenomeno e studiare gli effetti della copertura geotessile e della produzione di neve programmata.



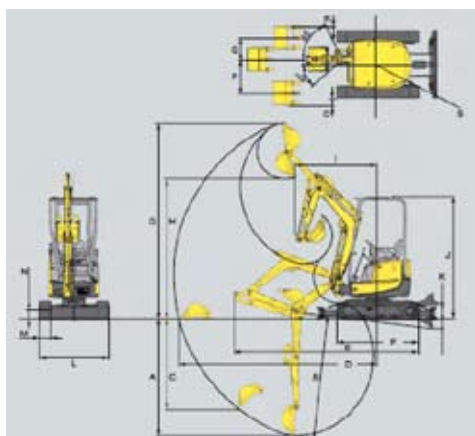
braccio più lungo e performante, l'impianto idraulico implementato e i comandi più ergonomici.

«Le migliori capacità dello zero-tail da 1,7 ton si fanno sentire sul fronte della profondità, incrementata di 100 mm, come su quello della forza di strappo, aumentata rispetto al precedente ViO15 del 15%». Da segnalare anche il miglioramento al cuore del sistema, con l'aggiunta di una pompa ad ingranaggi alle due pompe a portata variabile: tale impianto concorre a un circuito idraulico più veloce e più preciso; risultano facilitati, in questo modo, anche i movimenti del braccio e, più in genere, le operazioni simultanee. «Ma l'aspetto del nuovo Vi017 che colpisce di più è indubbiamente lo sbraccio e la sua conseguente capacità di scavo, notevolmente migliorata»; giocando sul collocamento

di pesi e zavorre e sul nuovo profilo del bilanciante e del boomerang, Yanmar è riuscita a coniugare le qualità di un vero girosagoma con le prestazioni di una macchina tradizionale, con una profondità di scavo di 2.200 mm e una forza di strappo di 1.550 kgf. Il propulsore è uno Yanmar 3TNV70-XBV a 3 cilindri, in grado di erogare una potenza di 10 kW; è pulito e silenzioso, garantisce basse emissioni, ridotto consumo di carburante e bassa rumorosità. La macchina, dotata di un telaio in corpo unico, senza saldature, «ha un'ottima stabilità perché, nonostante il contrappeso si sviluppi in altezza, il carro allargabile, i cingoli simmetrici e l'attenta ripartizione delle masse gli consentono un aumento della superficie portante, un'ottima stabilità nonché una migliore capacità di sollevamento, un minore danneggiamento del suolo, una contenuta usura dei cingoli e spostamenti silenziosi in assenza di vibrazioni. Segnaliamo inoltre che il braccio di scavo, in qualsiasi geometria, ha sempre cilindro e aste riparate da



protezioni fisse. Le dimensioni di trasporto, con il carro chiuso, si attestano su 3.456x950x2.292 mm, mentre il peso, tettuccio incluso, è di 1.680 kg. Si tratta di una macchina costruita modularmente, per agevolare lo smontaggio e la sostituzione dei suoi componenti principali, un indubbio vantaggio per l'operatore: «È sufficiente svitare una decina di bulloni – ancora Massimo Panzeri – per rimuovere i pannelli laterali e avere tutto sotto mano, dai distributori alla pompa, dal motorino di avviamento alla batteria: la manutenzione e l'uso quotidiano sono resi più agevoli dall'accesso diretto alla batteria e ai componenti elettrici e idraulici», con costi di gestione e i tempi d'intervento di conseguenza fortemente ridotti. Come ricordavamo in precedenza, massima attenzione è stata riservata al sedile, regolabile in funzione del peso e dell'altezza dell'operatore, e alla cabina, naturalmente con tettuccio conforme alle norme antiribaltamento-rovesciamento-protezione contro la caduta di oggetti, nonché oggetto di un attento studio sull'ergonomia della posizione di guida, delle leve e dei pedali. Quanto alla sicurezza, una leva inserita nella consolle frontale blocca tutti i movimenti di lavoro e inibisce la traslazione della macchina. Vedendola al lavoro, prima impegnata nella fase di demolizione e successivamente dedicata allo scavo, ci sembra davvero una macchina stabile, sicura e pronta con una grande velocità operativa; «offre inoltre un'eccellente visibilità di lavoro, una buona accessibilità per la manutenzione ordinaria e lo spazio riservato all'operatore, ridisegnato dai progettisti, mi permette di lavorare comodo. È il quarto Yanmar che acquisto – conclude Michele Carganico – e sono davvero soddisfatto, sia del marchio che dell'assistenza che ricevo da Panzeri». In conclusione, il girasogoma Yanmar ViO17 rappresenta alla perfezione i valori della casa giapponese quali affidabilità, cura del dettaglio, soluzioni esclusive e brevettate, ma li coniuga al linguaggio proprio del mercato europeo: il risultato è un miniescavatore che, ereditando alcuni caratteri della "collaudatissima" serie 15, ne incrementa la manovrabilità, la sicurezza, l'affidabilità e le prestazioni. ■



A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
2200	2310	1850	3710	3450	1525	3690	2630	1535	2300	260

L	M	N	O	P	Q	R	S
950/1280	230	175	125	640	400	85	R640

La ditta **Orlandi&Panzeri** viene fondata nel 1967 da Vincenzo Orlandi e Silvano Panzeri come officina per la riparazione di macchine movimento terra e autocarri. Fin dall'inizio l'intraprendenza, la tenacia e la forza lavorativa dei soci li portarono ad acquisire numerosi clienti delle province di Sondrio, Como e nella Brianza Milanese. Massey-Ferguson, Hanomag, Fai-Komatsu e Case-Poclair sono solo alcuni dei prestigiosi marchi che la compagine nel corso degli anni ha rappresentato e distribuito, cui ora si aggiungono Yanmar, Manitou, Socomec, Doosan, Fiori e Mecalac. Chi meglio di Maurizio Calchi, responsabile commerciale di Yanmar in Italia può descriverci questa compagine: «Orlandi&Panzeri è un'ottima realtà, ben strutturata ed organizzata, retta magistralmente da "papà" Panzeri e dai due figli, tutti e tre perfettamente complementari tra loro. Uno dei loro meriti è indubbiamente quello di saper leggere il mercato e le sue tendenze con straordinaria rapidità e di saper modificare a sua volta strategie e obiettivi con lungimiranza ed attenzione. Quanto al resto, grazie soprattutto all'esperienza quarantennale di papà Silvano, risultano perfettamente inseriti all'interno del tessuto economico-sociale dell'area di loro competenza commerciale, il che non può che farci dormire sonni tranquilli».