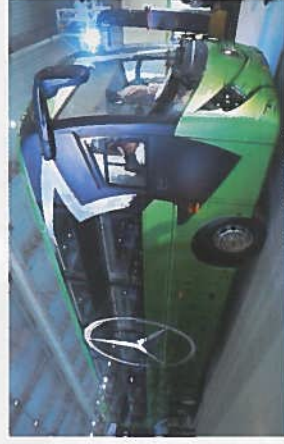




PRODUZIONE INDIANA, VENDITA SUL MERCATO DOMESTICO ED EXPORT

Costruttori	Produzione			Vendita mercato India			Export		
	2016/17	2017/18	% Chg	2016/17	2017/18	% Chg	2016/17	2017/18	% Chg
7.5 tons - 12 ton									
Ashok Leyland	5.663	4.815	-14,97	4.675	4.755	1,71	1.161	1.798	54,87
Mahindra Trucks and Buses	1.387	1.219	-12,11	1.472	1.301	-11,62	47	43	-8,51
SML Isuzu	3.155	2.429	-23,01	3.882	2.431	-37,38	6	0	-100,00
Tata Motors	5.409	4.606	-14,85	6.697	6.761	0,96	1.651	1.599	-3,15
VECVs - Eicher	4.590	3.886	-15,34	3.391	3.051	-10,03	926	657	-29,05
Totale	20.204	16.955	-16,08	20.117	18.299	-9,04	3.791	4.097	8,07
12 - 16.2 ton									
Ashok Leyland	17.072	13.474	-21,08	13.050	8.953	-31,39	3.716	4.714	26,86
JBM Auto	50	0	-100,00	50	0	-100,00	0	0	0,00
SML Isuzu	15	0	-100,00	10	0	-100,00	0	0	0,00
Tata Motors	9.210	5.104	-44,58	11.501	6.576	-42,82	3.999	3.037	-24,06
VECVs - Eicher	3.034	2.086	-31,25	2.582	1.821	-29,47	265	330	24,53
Totale	29.381	20.664	-29,67	27.193	17.350	-36,20	7.980	8.081	1,27
Totale	49.585	37.619	-24,13	47.310	35.649	-24,65	11.771	12.178	3,46



svelato due sleeping-bus, allestimento molto diffuso in India, per compensare i limiti delle infrastrutture ferroviarie (il 90 per cento del trasporto passeggeri avviene su ruota). Il Glider-Z è derivato dal telaio 12 metri del Glider (super linea e turismo) firmato Bharat Benz, su struttura tubolare in acciaio galvanizzato. Il motore diesel è Mercedes e risponde al nome di Om906, 6,37 litri, 235 cavalli a 2.200 giri e 86,6 chilogrammetri nell'arco tra 1.200 e 1.600 giri. Aggressivo

e stilisticamente occhieggiante al gusto occidentale il Dreamz, seppure la taglia non sia convenzionale, almeno in Italia. Si tratta di un 15 metri a tre assi, monococca Mercedes, equipaggiato dall'OM457, esacilindrico da 408 cv a 2.000 giri e 193,7 kgm, disponibili a 1.100. La configurazione e l'allestimento delle cucette, disponibili generalmente sia a piazza singola che matrimoniale, dipendono dal bus operator. La retrocamera garantisce ragionevoli margini di manovra nel caotico

traffico locale. È prodotto nello stabilimento di Belgaum, in Karnataka, al confine con gli stati di Goa e Maharashtra. La capacità produttiva annuale di Mg ammonta a circa 800 unità. Dopo l'Asia, l'Africa e il Sudamerica, si dichiarano pronti, qualora individuassero l'opportunità, a sbarcare anche in Europa. È il turno di **Prakash**, costruttore 'a chilometro zero', essendo ubicato proprio a Bangalore. Capace di licenziare circa 1.300 unità all'anno, su telai Bharat Benz e Ashok Ley-



land, Prakash ha esposto due sleeping bus, il Capella e il Vega.

Chiudono la rassegna dei costruttori presenti a Bangalore i due attori del mercato elettrico. Un segmento che stenta a decollare ma sul quale le autorità pubbliche sembrano credere, come si evince dai dati che trovate nel box sul trasporto sostenibile. **Byd** ha siglato un accordo con **Goldstone**, carrozziere ubicato a Hyderabad, nell'Andhra Pradesh. Il risultato della sinergia sino-indiana si chiama Olectra.

Si ragiona di prospettive dell'elettrico. Ipotesi che sembrerebbe futuribile ma alla quale credono a Minsk. **Belkommunmash** era infatti presente, armata non solamente dei modellini dei tram. Da due anni i bielorussi si sono lanciati nel trasporto elettrico su gomma, con l'E420 Vitovt Electro e l'E433 Vitovt Max Electro, 12 metri da 87 passeg-

Attenzione ai cinesi

Attualmente sono circa 390 i mezzi Olectra circolanti a Mumbai, Hyderabad, Bangalore e Manali. I modelli K6, K7 e K9 sono equipaggiati con batterie agli ioni di litio forgiato e dichiarano un'autonomia di 200 chilometri e un tempo di ricarica di 3-4 ore. La triade si distingue per la lunghezza (6,9 metri, 8,9 e 12 metri) e, di conseguenza, per la capacità, rispettivamente di 22, 31 e 39 passeggeri, più l'autista.

Si ragiona di prospettive dell'elettrico. Ipotesi che sembrerebbe futuribile ma alla quale credono a Minsk. **Belkommunmash** era infatti presente, armata non solamente dei modellini dei tram. Da due anni i bielorussi si sono lanciati nel trasporto elettrico su gomma, con l'E420 Vitovt Electro e l'E433 Vitovt Max Electro, 12 metri da 87 passeg-



In questa foto, il Glider Z carrozzato sul meccanica e Bharat Benz. Si tratta di un coach modificato in sleeping bus.

geri complessivi e 18 metri da 153 utenti di capacità totale (38 quelli a sedere). La strategia segue due distinte traiettorie: per le applicazioni urbane la strada maestra è quella delle batterie, per le quali si rivolgeranno a costruttori russi; per i servizi interurbani utilizzeranno invece i supercapacitori, con il supporto dei cinesi di **Aowei**, presenti nello stand adiacente. Chiudiamo con le parole di **Didier Ramoudt**, presidente di **Busworld International**: «Il Busworld India 2018 ha battuto tutti i record durante la sua ottava edizione sia a livello di visitatori che a livello di espositori. Anche la collaborazione con Boci e Asru ha portato un valore aggiunto alla fiera. Guardiamo con impazienza alla nostra prossima edizione e continueremo a riunire le diverse industrie nazionali di autobus e pullman sotto un unico tetto internazionale, condividendo conoscenze, tecnologia e reti!». **Fabio Butturi**