

Rampini Alè

# SULLO STRETTO CITTADINO ALZA IL TIRO

Piccoli ritocchi all'Alè di casa Rampini. Il 7,7 metri perugino si caratterizza per una meccanica rodata e per alcuni componenti meccanici realizzati direttamente *in house*

**G**li Alè by Rampini sono a tutti gli effetti un prodotto di sartoria. Si tratta di autobus cuciti su misura per esigenze specifiche capaci di coprire una nicchia che non sembra solleticare gli appetiti dei grandi costruttori. Un prodotto sartoriale ben industrializzato che accosta alla tradizionale versione a gasolio anche quelle a celle combustibili ed elettrica. Il 7,7 metri perugino trasuda di quella dedizione al dettaglio tipica di un costruttore

che realizza *in house* gran parte dei componenti. Il differenziale e il ponte posteriore, per esempio, sono realizzati direttamente nello stabilimento di Passignano (Pg) così come altre 'periferiche' che rendono gli Alè vere mosche bianche di un mercato ormai omologato.

## Due o tre porte e tante versioni

Il listino prevede 12 versioni diverse: a due o a tre porte con una capacità tra i 42 e i

## OLTRE AL DIESEL

Stessi ingombri e stessa maneggevolezza. Ma con il fonometro a fondo scala e senza mai passare alla pompa del gaso-

lio. Così si viaggia con le versioni elettrica e fuel cell che Rampini ha affiancato a quella diesel presentata in queste pagine.

Bypassando l'ibrido il costruttore perugino ha tutte le intenzioni di diventare protagonista del segmento dei piccoli urbani alternativi. Rampini dichiara un'autonomia compresa tra i 130 e 150 chilometri per l'elettrico e 170-190 per quella ad idrogeno. In entrambi i casi il peso del mezzo è di 11.800 chili e la capacità di carico totale è di 44 passeggeri.

A sinistra, il Rampini Alè Hy, la versione a idrogeno del 7,7 metri perugino. Sotto, la versione elettrica. In entrambi i casi il motore e l'inverter sono Siemens.



In questa foto, il Rampini Alè, un urbano con pianale ribassato lungo 7,7 metri mosso dal 4 cilindri Man da 4,5 litri certificato Eev. La trasmissione è automatica a cinque marce (Zf) mentre le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti. Il prezzo di listino del Rampini Alè è di 225mila euro.



In queste pagine, il Rampini Alè nella versione a due porte. La versione standard resta, comunque quella tre porte (nella foto sopra è ben visibile l'alloggio della porta posteriore). A destra, il posto riservato al disabile di fronte alla porta centrale che qui è provvista di pedana manuale. Sotto, una vista degli interni. Il pavimento è realizzato nella parte anteriore e centrale in compensato resinato con uno spessore di 12 millimetri mentre nella parte anteriore e nello sbalzo zona motore è in Larifor (tre stati sovrapposti da 15 millimetri di spessore poliuretano/compensato). Più a destra, il sedile autista, si tratta di un Isri completo di tutte le regolazioni.



Sopra, la botola posta nella parte posteriore del cielo dell'autobus. Di seguito a sinistra, il vano motore (4 cilindri Man). A sinistra, la rampa per disabili. Di seguito, a sinistra, il posto guida.

56 posti a sedere. La struttura è autoportante realizzata con profilati d'acciaio trattato contro la corrosione. I rivestimenti esterni, invece, sono in lamiera di alluminio sagomato e rivestito all'interno con materiale isolante termoacustico.

### La cavalleria parla tedesco

Tutte le versioni presenti a listino sono equipaggiate con il 4 cilindri Man da 4,5 litri montato longitudinalmente (cioè senza rinvio angolare) che eroga 180 cavalli a 2.400 giri per una coppia massima di 71,3 chilogrammetri a 1.400. Certificato Eev si avvale di 4 valvole per cilindro comandate da albero a camme in testa, del common rail di seconda generazione (Bosch) e delega la sovralimentazione al sistema biturbo sequenziale

(una chicca dei motori Man). Al contenimento delle emissioni, invece, salgono in cattedra il ricircolo dei gas di scarico (Egr) e il filtro antiparticolato. L'accessibilità al motore e alle parti meccaniche sensibili di manutenzione sono garantite dal portellone posteriore e dai due laterali (questi scoprono le masse radianti, l'intercooler e il serbatoio del liquido di raffreddamento), dal portello sulla sinistra nonché dalla botola interna nascosta sotto la selleria posteriore. La versione standard prevede un serbatoio carburante con una capacità di 150 litri a cui può esserne accostato uno supplementare da 35 litri comunicante con il principale.

Il compito di trasferire il moto alle ruote è affidato al cambio automatico Zf-Ecomat a 5 marce con controllo elettronico e

retarder integrato. Il cambio si avvale del sistema Topodyn, un software capace di riconoscere automaticamente la topografia del persorso ed inserire la marcia più adatta consentendo una significativa riduzione dei consumi di carburante. È sempre Zf a firmare l'idroguida e la sospensione anteriore di tipo indipendente. Quella posteriore,

come già accennato, è invece realizzata da Rampini ed è caratterizzata dalla presenza di boccole 'For life'.

### Tra gli obiettivi quello della sicurezza

Al top il sistema frenante che è di tipo pneumatico e agisce sulle quattro ruote con due circuiti indipendenti. I freni a

disco da 330 millimetri portano la firma Wabco che fornisce anche i sistemi antibloccaggio e antislittamento (Abs e Asr) e le sospensioni pneumatiche/regolazione chassis (Ecas). Gli Alè presentano il piano totalmente ribassato con un'altezza alla porta anteriore di 300 millimetri da terra, 330 per quella centrale e 340 la poste-

riore. Misure che si riducono ulteriormente grazie al dispositivo kneeling che porta l'altezza del gradino della prima porta a 250 millimetri di altezza. Per gli Alè è disponibile, inoltre, la pedana per i disabili che è di tipo manuale ed è fornita da Bode Sud. A firmare i sedili passeggeri, invece, è Fainsa ma, come nel mezzo pubblicato in

queste pagine, c'è la possibilità di montare anche gli Esteban. Per l'autista, che gode di una postazione ergonomica e ben organizzata, la scelta è caduta sul sedile pneumatico Isri.

### Calda e fresca per ogni stagione

Giudizio positivo per la circolazione dell'aria condizionata

### L'URBANO VISTO DA VICINO



L'intercooler e il radiatore sul lato posteriore destro.



La calandra apribile per la manutenzione.



Sotto i sedili posteriori c'è la botola d'ispezione.



Gli sportelli di servizio si aprono con apposita chiave.



Le due batterie sono poste sul lato sinistro.

### SCHEDA TECNICA

Marca-modello	Rampini Alè
Motore	Man Loh60 Eev
Cilindri/ cilindrata n/litri	4/4,58
Potenza cv/giri	108/2.400
Coppia kgm/giri	71,3/1.400
Lunghezza mm	7.720
Larghezza mm	2.200
Altezza massima mm	2.650/2.850
Passo mm	3.675
Diametro min di volta mm	12.575
Sbalzo anteriore mm	1.700
Sbalzo posteriore mm	2.345
Carreggiata anteriore mm	1.850
Carreggiata post. Mm	1.670
Tara kg	1.850
Peso compl. kg	10.900

assicurata dal gruppo evaporatore-condensatore applicato al tetto e da un gruppo compressore installato nel vano motore. L'impianto Autoclima presenta una potenza di 20 kW ma può essere implementato con un sistema di riscaldamento da 24 kW. Sul mezzo è previsto anche il riscaldatore autonomo: Webasto Dw230 o Eberspacher.

Nella parte posteriore del cielo l'autobus è dotato, su richiesta, di una botola che presenta tre diversi tipi di aperture che consentono altrettante modalità di circolazione dell'aria. A fungere da uscita di sicurezza ci pensa il lunotto posteriore, ovviamente omologato per adempiere a questo compito.

S. R.