

# Camion & Servizi



**ECCO IL NUOVO STRALIS HI-WAY**  
**INTERVISTA A ENZO GIOACHIN**  
**TEST DAILY 146 CV**



VIENI A CONOSCERE  
IL NUOVO STRALIS HI-WAY

[WWW.CAMION-SERVIZI.IT](http://WWW.CAMION-SERVIZI.IT)



# 4



## Debutta il Nuovo Stralis Hi-Way

Presentato al FIV il pesante stradale che riduce i costi d'esercizio



# 8



## Intervista a Enzo Gioachin

Perché il Nuovo Stralis Hi-Way è un campione di produttività



# 14



## Joint venture col turbo

Al salone di Pechino presentate le ultime novità di Iveco per il mercato cinese



# 20



## I crediti diventano camion

Intervista a Monica Bertolino, Amministratore Delegato di Iveco Finanziaria

**12** **Cursor Euro VI: urea sì, ma senza ricircolo**

**16** **Test su strada del Daily 146 Cv**

**36** **Intervista a Domenico Nastasi, Centro Usato Iveco di Piacenza**

**24** **Gli Azzurri viaggiano sul Magelys Pro**

**32** **Emergenza terremoto: Fiat Industrial scende in campo**

### Rubriche

**34** **Iveco Parts&Services**

**40** **Protagonisti**

Tagliabue

Tracem

Corti

**46** **News**



**DIRETTORE RESPONSABILE** MAURIZIO PIGNATA **DIRETTORE EDITORIALE** EMANUELA DE VITA **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), MONICA BERTOLINO, ANDREA BUCCI, EMANUELA DE VITA, MARCO MONACELLI, MAURIZIO PIGNATA, SIMONA RICHINO **COLLABORATORI** ANDREA ALPIGNANO, GIUSEPPE BELLETTI, MARCO CAVALLI, ELISA FONTANA, CARLA FRANCONI, MARIA VITTORIA LOI, PIERLUIGI LUCCHINI, DOMENICO NASTASI, ALESSANDRO OITANA, GIUSEPPE PESCE, MARCELLO ZANELLA, FRANCO ZORZETTO **EDITORE** SATIZ SRL, VIA VITTIME DI PIAZZA DELLA LOGGIA, 25, 10024 MONCALIERI (TO) **REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.G.GARRONE@GMAIL.COM **STAMPA** SATIZ SRL - MONCALIERI (TO) **REGISTRAZIONE** TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE.





In un momento difficile per l'economia italiana, come quello attuale, *Camion & Servizi* è più che mai vicino, con tutte le informazioni sulle novità e le iniziative di Iveco, alle aziende di trasporto, ai dealer e alle officine della rete assistenziale. Questo è il primo numero del giornale senza Silvia Becchelli, che ne è stata il direttore storico e l'animatrice. Continueremo nel solco da lei tracciato, con lo stesso impegno e rigore, a comunicare ai lettori ciò che accade nel 'mondo' Iveco. A cominciare dal lancio dello Stralis Hi-Way, avvenuto all'inizio di luglio al Fiat Industrial Village di Torino. L'ultima generazione di veicoli della gamma heavy duty, cui è dedicato il servizio d'apertura, ha richiesto un investimento complessivo di oltre 300 milioni di euro. Il Nuovo Stralis propone soluzioni innovative per trasporto su gomma, in un'ottica di riduzione dei costi totali d'esercizio dei veicoli. Fattore, questo, di fondamentale importanza per la salute dei bilanci delle aziende, in una fase di grande incertezza economica. E proprio il contenimento dei costi chilometrici è uno degli argomenti salienti toccati nell'intervista a Enzo Gioachin, Iveco Senior Vice President Sales & Marketing che spiega perché lo Stralis Hi-Way, con le sue soluzioni tecnologiche d'avanguardia e con i suoi pacchetti di servizi, riesce a ridurre fino al 4% il Total Cost of Ownership. Iveco non si limita, però, a costruire camion hi-tech. Si pone, infatti, anche il problema di offrire alle aziende italiane in crisi di liquidità le soluzioni su misura per acquistare beni strumentali che producono reddito. Con l'iniziativa 'Trasformiamoli in un nuovo Iveco', Iveco Finanziaria acquisisce i crediti delle imprese verso le Pubbliche amministrazioni, mettendo a disposizione le risorse economiche per acquistare in proprietà nuovi camion o per stipulare contratti di leasing. Le finalità del progetto e le sue modalità d'attuazione sono spiegate nell'intervista a Monica Bertolino, Amministratore delegato di Iveco Finanziaria. Nel comparto dei leggeri, *Camion & Servizi* propone in anteprima il test su strada del Nuovo Daily 35S15, equipaggiato con il Multijet II di 2,3 litri da 146 Cv e con il sistema Start&Stop di arresto e ripartenza automatica del motore. Con questo dispositivo e con il Multijet di seconda generazione i consumi di gasolio si riducono fino al 10% sui percorsi urbani. La cultura industriale non è fatta solo di prodotti e servizi. Significa anche solidarietà attiva nel momento del bisogno, come ha fatto Fiat Industrial per aiutare i terremotati dell'Emilia. Sono scesi in campo i tecnici di Iveco-Magirus, che hanno curato la manutenzione dei veicoli dei Vigili del Fuoco sottoposti a un superlavoro per le verifiche di sicurezza degli edifici, e i mezzi movimento terra di CNH, che si sono occupati della rimozione della macerie e della preparazione dei campi d'accogliimento degli sfollati. Ma le notizie sulle tante realtà della galassia Iveco contenute in questo numero del giornale non finiscono qui. Le scoprirete solo leggendoci.

**Emanuela De Vita**







prodotto < NUOVO STRALIS HI-WAY



# HI-TECH DENTRO E FUORI

**Il nuovo pesante stradale di Iveco debutta con una cabina più aerodinamica dal design accattivante e tante innovazioni tecniche sottopelle per aumentare il comfort del conducente e ridurre i consumi di gasolio e i costi d'esercizio**

**I**l Nuovo Stralis Hi-Way nasce nel nome dell'Hi-Tech e del contenimento dei costi d'esercizio, fattore chiave per la salute dei bilanci delle aziende di trasporto. Sono Hi-Tech le motorizzazioni Euro VI, basate sull'esclusiva tecnologia High-Efficiency SCR di FPT Industrial, le dotazioni di sicurezza e i sistemi telematici avanzati, che permettono anche la valutazione in tempo reale dello stile di guida del conducente. Il Nuovo Stralis Hi-Way, interamente realizzato negli stabilimenti Iveco di Madrid, che hanno recentemente ottenuto la medaglia d'argento nell'ambito del programma World Class Manufacturing, si presenta con una cabina rinnovata nell'ergonomia e nel comfort. Il restyling esterno si è concentrato



soprattutto sulle misure per il miglioramento dell'aerodinamica, in funzione dell'efficienza dei consumi. Il frontale è caratterizzato da una griglia centrale con una forte connotazione stilistica, dai deflettori di flusso (cantionali) di nuova progettazione e dal design del paraurti. Il tutto è completato dalla visiera parasole con luci a Led d'estremità e dai gruppi ottici dotati di luci diurne (sempre a Led) e di proiettori allo Xenon. Grazie al nuovo design, la cabina Hi-Way è caratterizzata da un coefficiente di penetrazione aerodinamica inferiore del 3% rispetto al precedente modello. Fatto, questo, di grande importanza alle elevate velocità tipiche dei percorsi autostradali, dove la resistenza dell'aria incide per il 40% sui consumi totali di gasolio di un autoarticolato.

## CABINE PER QUALSIASI MISSIONE DI TRASPORTO

Oltre alla cabina Hi-Way, disponibile a tetto alto o basso con una larghezza di 2,5 m, l'offerta di abitacoli comprende la Hi-Road, profonda a tetto medio-alto o basso, e la Hi-Street, corta a tetto basso. Il modello top di gamma, la Hi-Way con una cubatura di oltre 10 m<sup>3</sup>, è stata studiata specificatamente per le lunghe percorrenze. Gli interni, completamente rinnovati, prevedono una plancia ergonomica curvata nella sezione centrale, realizzata in materiali di elevata qualità con rivestimenti soft-touch non riflettenti. Tutti i comandi sono posizionati a portata di mano, attorno al cluster strumenti centrale, che comprende indicatori analogici (tachimetro, contagiri, livello del carburante e indicatore della temperatura del liquido di raffreddamento), oltre a uno schermo a colori multifunzione. I tre tasti di azionamento del cambio automatizzato Eurotronic, realizzati in materiale di colore bianco, si trovano sulla plancia a destra del volante, sovrapposti l'uno all'altro. Sulla destra del piantone dello sterzo si trova la leva per il funzionamento in sequenziale del cambio e per l'attivazione del freno motore e dell'eventuale retarder integrato nella scatola cambio (Intarder).

## SEMPRE IN CONTATTO CON LA CENTRALE OPERATIVA

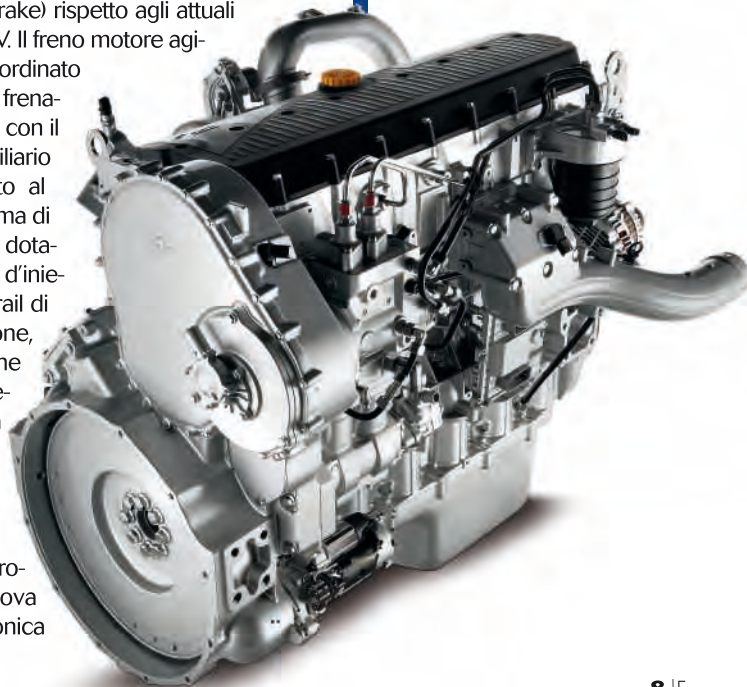
Sulla sezione ricurva della plancia è posizionato lo schermo touchscreen da 7 pollici del sistema Iveconnect. Si tratta di un dispositivo che integra le funzioni di infotracceamento, navigazione, ausilio alla guida e i servizi di fleet management. L'Iveconnect consente, con un'interfaccia a icone semplice e intuitiva, di accedere a due set di funzioni: Drive e Fleet. La prima comprende il navigatore, con mappe e software specifico per i mezzi industriali, il Driving Style Evaluation, che valuta lo stile di guida dando suggerimenti in tempo reale su come sfruttare al meglio le potenzialità dello Stralis, e il dispositivo di sicu-

rezza Drive Attention Support. Quest'ultimo, in base alle modalità di azionamento dello sterzo e ad altri parametri, avvisa precocemente il conducente dell'insorgere di uno stato di affaticamento che può portare, nei casi estremi, a un addormentamento alla guida. Lo schermo touchscreen dell'Iveconnect funge anche da terminale di bordo per i servizi di Fleet management, come la localizzazione del veicolo e l'integrazione dei dati di bordo con i sistemi logistici dell'azienda di trasporto. La funzione Fleet è anche in grado di gestire la messaggistica fra la centrale operativa e l'autista, gli orari di guida e di riposo e i tempi di percorrenza stimati, oltre alla verifica dei consumi di carburante, allo scarico in remoto e all'archiviazione dei dati del cronotachigrafo e delle carte conducente.

## EURO V O EURO VI SOLTANTO CON CATALIZZATORE SCR

Il nuovo Stralis adotta motori Cursor FPT Industrial con architettura a 6 cilindri in linea, in tre varianti di cilindrata (8, 10 e 13 litri per la gamma Euro V; 9, 11 e 13 litri per la gamma Euro VI) e otto livelli di potenza per le versioni Diesel (da 310 a 560 Cv) più tre versioni a gas naturale compresso CNG (da 270 a 330 Cv). Sono motori a elevate prestazioni e bassi consumi, che offrono il massimo dei valori di coppia a regimi ridotti (a partire da 1.000 giri/min). Grazie al numero contenuto di cambi marcia, questa elasticità si traduce in efficienza ed elevato comfort di guida. Tutti i propulsori sono dotati di freno motore a decompressione, che offre sicurezza aggiuntiva e riduce l'usura e i costi di manutenzione dell'impianto frenante di servizio. Inoltre, su tutti i motori Euro VI, è presente una valvola a farfalla allo scarico che migliora fino al 30% le prestazioni del nuovo freno motore potenziato SEB (Super Engine Brake) rispetto agli attuali propulsori Euro V. Il freno motore agisce in modo coordinato con il sistema di frenatura di servizio e con il rallentatore ausiliario Intarder integrato al cambio. La gamma di motori Euro VI è dotata di un sistema d'iniezione common rail di ultima generazione, con una pressione massima di iniezione fino a 2.200 bar (si veda l'approfondimento alle pp. 12-13). È stata anche introdotta una nuova centralina elettronica

Il nuovo motore Cursor Euro VI con sistema di iniezione common rail, visto dal lato volano





(ECU) per la gestione dei parametri del motore e il controllo accurato del sistema di post-trattamento dei gas di scarico. La nuova ECU è stata progettata per integrare le funzionalità del propulsore, del sistema SCR per l'abbattimento degli ossidi d'azoto e del filtro antiparticolato DPF. Il DPF, grazie anche al basso tenore di particolato dei gas provenienti dal motore e al processo di rigenerazione passiva del filtro, richiede interventi manutentivi ogni 400 mila chilometri. Per le motorizzazioni Euro VI la sostituzione dell'olio motore è prevista ogni 150 mila chilometri (gli stessi intervalli delle unità Euro V), per le missioni autostradali a lungo raggio. Vengono utilizzati lubrificanti low saps a basso contenuto di ceneri solfatate. Invariata, rispetto agli Euro V, la capacità della coppa dell'olio.

### GLI ALTRI COMPONENTI DELLA DRIVELINE

Sul Nuovo Stralis sono disponibili tre tipologie di cambi: manuale a 9 e 16 rapporti, automatizzato Eurotronic a 12 marce, con leva di azionamento integrata su devio guida, e un automatico Allison a 6 rapporti con convertitore di coppia. Tutti i gruppi hanno un elevato livello di affidabilità e ridotti costi di manutenzione. I rapporti di riduzio-

ne sono ottimizzati per aumentare la produttività e l'efficienza del veicolo. I cambi manuali sono di facile azionamento, grazie al sistema di servo-assistenza Servoshift. Sui veicoli con motorizzazione Euro VI, la griglia di comando è a singola H. Gli automatizzati ZF Eurotronic a 12 rapporti offrono, oltre al comfort di guida per il conducente, vantaggi rilevanti in termini di costi di esercizio: la logica di cambiata seleziona il rapporto ideale in base ai criteri di economicità, protegge contro eventuali fuorigiri, riduce l'usura della frizione e abbate i consumi. A richiesta, i cambi manuali e gli automatizzati possono essere dotati del rallentatore idrodinamico Intarder, che migliora l'efficacia della frenata e riduce l'usura dell'impianto di servizio. L'automatico Allison garantisce la massima efficacia della trasmissione del moto in caso d'impieghi con frequenti 'stop and go', come la raccolta dei rifiuti o la distribuzione urbana. Il convertitore di coppia integrato agisce, infatti, da frizione idraulica non soggetta a usura. Le diverse tipologie di assali offerte sul Nuovo Stralis consentono di adattare il veicolo alla mission della singola azienda di trasporto. Quelli anteriori hanno carichi massimi ammessi fino a 9 tonnellate. I ponti standard sono a semplice riduzione, con carichi massimi fino a 13 tonnellate. Sono disponibili anche il bloc-





caggio del differenziale e i ponti a doppia riduzione (centrale e ai mozzi). L'ampia scelta di rapporti al ponte - da 2.64 a 5.29 - garantisce l'economia d'esercizio, nei diversi impieghi e lungo differenti tipologie di percorso.

## SICUREZZA A TUTTO CAMPO

Il nuovo Stralis può contare sui più avanzati sistemi di sicurezza sviluppati per i veicoli industriali. L'impianto frenante di servizio è dotato di sistema EBS, che integra le funzioni di antibloccaggio in frenata (ABS), con quelle di antipattinamento in accelerazione (ASR) e di limitatore elettronico di frenata (EBL). L'EBS combina anche l'azione del freno motore e del rallentatore per preservare l'efficienza dell'impianto di servizio. A rendere ancora più efficace la frenatura dello Stralis Hi-Way, accorciando gli spazi d'arresto, ci pensano i nuovi freni a disco Star Pillar realizzati dalla Brembo. Si tratta di unità dotate di pioli di ventilazione a stella, che migliorano la dissipazione del calore generato dall'attrito delle pastiglie e aumentano la resistenza dei dischi agli shock termici. Gli Star Pillar sono costruiti in ghise speciali a basso contenuto di silicio, che permettono anche di ridurre la rumorosità e i fenomeni vibratorii. Fra gli altri dispositivi elettronici di sicurezza figura l'ESP. Regola in modo autonomo la dinamica marcia, frenando selettivamente le singole ruote del veicolo quando viene rilevata una situazione di potenziale pericolo. Come accade, per esempio, in seguito a un repentino cambiamento di corsia o nel caso d'immissione in curva a velocità eccessiva. L'Hill Holder facilita le partenze in salita, impedendo per alcuni secondi l'arretramento del camion, senza richiedere sforzi eccessivi al disco frizione. L'Adaptive Cruise Control è, invece, un sistema intelligente basato su un radar frontale per mantenere la velocità di crociera impostata dal conducente, adattandola alle condizioni di traffico del momento. Sui veicoli con motorizzazione Euro VI è disponibile l'Advanced Emergency Braking System (AEBS) per azionare automaticamente i sistemi di frenatura nel caso in cui sussista un pericolo immediato di collisione. Il Lane Departure Warning System (LDWS) serve, invece, per prevenire gli incidenti dovuti alla distrazione o ai colpi di sonno del conducente. Il sistema, grazie a una telecamera collocata in posizione centrale dietro il parabrezza, entra in funzione con un allarme sonoro quando il camion tende ad abbandonare in modo non intenzionale, cioè senza l'attivazione dell'indicatore di direzione, la corsia di marcia. Il Driver Attention Support monitora costantemente il livello di attenzione dell'autista, prendendo in esame i movimenti di correzione dello sterzo. Se viene rilevato uno stato di sonnolenza, si attivano un allarme acustico e una segnalazione visiva.

## INCORPORA IL MEGLIO DELL'ECOSTRALIS

Il Nuovo Stralis, per ridurre i consumi di gasolio e abbattere i costi totali d'esercizio (TCO), adotta le soluzioni sviluppate con successo sull'Ecostralis lanciato sul mercato nel 2010. In particolare, la funzione Ecoswitch, che limita la velocità massima, ottimizzando le prestazioni della driveline in funzione del carico del veicolo. A ciò si aggiunge la modalità Ecofleet, che inibisce parzialmente l'utilizzo in manuale dell'automatizzato Eurotronic, evitando comportamenti di guida non economici. E poi c'è il TPMS, il dispositivo che misura la pressione di gonfiaggio degli pneumatici, in funzione dei risparmi di gasolio e della riduzione delle usure anomale. Infine, i rapporti al ponte, che sono ottimizzati secondo la specifica missione di trasporto e le dimensioni delle coperture.



Sopra, il cruscotto e la plancia dello Stralis Hi-Way. A fianco, il sedile top di gamma.

**Il Nuovo STRALIS HI-WAY è un veicolo in grado di ridurre del 4% i costi totali d'esercizio, come spiega Enzo Gioachin Iveco Senior Vice President Sales & Marketing**

di Maurizio Pignata



# CAMPIONE DI PRODUTTIVITÀ

**I**l lancio di un pesante stradale, come il Nuovo STRALIS HI-WAY, è l'evento per eccellenza per un costruttore di camion. E' il momento della verità, del confronto diretto con i giudizi della stampa specializzata, dei concessionari e delle aziende di trasporto. Sui contenuti tecnologici del nuovo veicolo e sulle prospettive che si aprono per Iveco con la sua introduzione sul mercato, Camion & Servizi ha intervistato Enzo Gioachin, Iveco Senior Vice President Sales & Marketing.

**C&S.** Quali sono stati i criteri adottati nello sviluppo del nuovo STRALIS HI-WAY?

**Gioachin.** Tre fattori stanno influenzando il comparto automotive: le normative comunitarie sempre più stringenti, che fanno lievitare i costi di realizzazione dei nuovi camion, la crescente importanza delle vendite alle flotte e un'attenzione

sempre più tangibile ai costi totali d'esercizio dei mezzi di trasporto (TCO). In questo scenario in continua evoluzione, possiamo rafforzare la nostra posizione di costruttori di veicoli sfruttando tecnologie d'avanguardia. Lo sviluppo del Nuovo STRALIS HI-WAY è stato condotto in funzione di due criteri: il rispetto della normativa Euro VI, adottando una soluzione brevettata da FPT, e la riduzione dei costi totali d'esercizio, che è la principale motivazione d'acquisto di un pesante stradale da parte di un'azienda di trasporto.

**C&S.** Che investimenti ha richiesto l'intero progetto?

**Gioachin.** In totale circa 300 milioni di euro, così suddivisi: 180 milioni di euro per realizzazione del motore conforme allo standard Euro VI, senza nessuna penalizzazione nei consumi, e 120 milioni di euro per le altre innovazioni di prodotto.



**C&S.** Cosa fa del Nuovo STRALIS HI-WAY un campione di produttività?

**Gioachin.** Alla base di tutto, c'è la tecnologia motoristica di FPT Industrial, con i 6 cilindri in linea della gamma Cursor Euro VI, disponibili nelle versioni di 9, 11 e 13 litri, con più coppia dei precedenti modelli, ma con gli stessi valori di consumo. Qui la vera innovazione è rappresentata dal sistema brevettato High-Efficiency SCR (HI-eSCR), che usa un solo dispositivo di post-trattamento dei gas combusti al posto di due. E poi il nuovo Stralis fa tesoro delle positive esperienze accumulate con la precedente serie.

E' il caso delle soluzioni di risparmio carburante introdotte con successo sull'Ecostralis nel 2011, ora disponibili anche su tutte le versioni del Nuovo STRALIS. Parliamo del dispositivo Ecoswitch, che limita la velocità massima del veicolo, della funzione Ecofleet, che inibisce il passaggio marcia manuale sul cambio automatizzato Eurotronic, e del sistema di monitoraggio della pressione di gonfiaggio dei pneumatici (TPMS). Tutti e tre insieme, questi strumenti permettono un risparmio di gasolio del 7,32%, come ha certificato l'ente tedesco TÜV, rispetto ad un veicolo privo del dispositivo.

**C&S.** Parliamo del dispositivo Driving Style Evaluation. Che ruolo può avere nel contenimento dei consumi?

**Gioachin.** Il fattore umano gioca un ruolo chiave nel risparmio di carburante come dimostrano i risultati dei corsi di guida economica, secondo i quali gli abbattimenti dei consumi sono compresi fra il 5 e il 12%.

Il Driving Style Evaluation, in base ai dati forniti dalla centralina del veicolo e alla posizione rilevata da un'antenna GPS, agisce da istruttore di bordo. Sia fornendo suggerimenti in tempo reale su come ridurre i consumi, sia valutando a posteriori lo stile di guida del conducente in base ad alcuni parametri: dispendi di gasolio, peso della combinazione, difficoltà della missione, utilizzo dei sistemi di rallentamento ausiliari.

**C&S.** Cosa significa che il Nuovo Stralis può ridurre fino al 4% i costi totali d'esercizio (TCO)?

**Gioachin.** Il -4% del TCO è calcolato per un trattore con una percorrenza media di 130 mila km l'anno per un periodo di 4 anni. E corrisponde a circa 15 mila euro di risparmio. Questa cifra proviene da numerosi contributi: il valore residuo più elevato del veicolo, stimabile nel 4%, la diminuzione media del 5% del costo dei pezzi di ricambio, l'abbattimento del 7% dei costi dei contratti di manutenzione e riparazione e il decremento del 10% dei consumi di gasolio (sommando le soluzioni già sperimentate sull'Ecostralis, -7,32% certificato dal TÜV, la minore resistenza aerodinamica della cabina, pari al -1%, e gli effetti positivi del Driving Style Evaluation, -2%).







# ENTRA IN SCENA L'HI-WAY

**Meeting dei concessionari, eventi stampa e test su strada hanno caratterizzato il lancio ufficiale del nuovo pesante stradale al Fiat Industrial Village di Torino**

**È** stata una due giorni intensa di presentazioni, eventi stampa, test su strada quella che ha impegnato l'intero staff del Fiat Industrial Village di Torino all'inizio di luglio per il debutto ufficiale dello Stralis Hi-Way. Il lancio del nuovo pesante stradale ha coinvolto domenica 1° luglio dapprima 480 fra concessionari e manager delle rete europea Iveco, ai quali sono stati illustrati i criteri seguiti dai progettisti per lo sviluppo del veicolo e le sue caratteristiche tecniche salienti. Oltre ad Alfredo Altavilla Amministratore Delegato di Iveco, sono intervenuti Alessandro Mortali, Iveco Senior Vice President Heavy Range, Norbert Holzer, Iveco Senior Vice President Heavy Commercial Vehicles, Special Vehicles & Bus Platform, Meinrad Signer, FPT Industrial General Manager Arbon R&D Centre, Enzo Gioachin, Iveco Senior Vice President Sales & Marketing, e Alberto Cavaggioni, Iveco Marketing Director. Alla sera si è svolta, invece, la presentazione ufficiale alla stampa specializzata internazionale, rappresentata da 170 giornalisti provenienti da 29 paesi europei alla quale ha assistito, come è accaduto in mattinata per il meeting dei dealer,

anche il Presidente di Fiat Industrial Sergio Marchionne. Il giorno successivo si sono svolti i test su strada, riservati ai giornalisti di settore. Le prove, oltre 170 nell'arco dell'intera giornata, hanno coinvolto 30 demo driver di Iveco e una flotta di 16 veicoli, costituita da autoarticolati di 44 tonnellate di peso complessivo. Erano rappresentate quasi tutte le motorizzazioni Euro V ed Euro VI disponibili nella gamma Stralis Hi-Way. In tutti i casi, il cambio era l'automatizzato Eurotronic a 12 rapporti, talvolta integrato dal rallentatore secondario Intarder. Il circuito di prova, con partenza e arrivo al Fiat Industrial Village, era un anello di una trentina di chilometri lungo la superstrada SR11 e l'autostrada A4 fra Settimo Torinese e Chivasso. Il mix superstrada-autostrada ha permesso ai giornalisti specializzati di testare le doti d'accelerazione del nuovo Stralis e di apprezzarne la silenziosità della cabina e l'elevato comfort di marcia. A completamento dell'evento stampa, sono stati organizzati all'interno del Fiat Industrial Village dei percorsi guidati per approfondire alcune tematiche, come il nuovo sistema Hi-eSCR di FPT Industrial, e illustrare il contributo di alcuni fornitori di componenti, come Brembo, ZF, Alcoa e Isringhausen, alla realizzazione del nuovo Stralis Hi-Way.





# SILENZIOSI ED ESUBERANTI

**Provati su strada attorno a Torino uno Stralis Hi-Way Euro VI da 460 Cv e uno con motorizzazione Euro V da 500 Cv. Ottimo il livello acustico in cabina e azzeccata l'integrazione dei componenti della driveline**

**P**er testate la 'bontà' di un nuovo camion non c'è altro mezzo che provarlo nel suo ambiente di lavoro naturale: la strada. Camion & Servizi lo ha fatto con il Nuovo Stralis Hi-Way, lungo un circuito stradale-autostradale di una trentina di chilometri fra Torino e Settimo Torinese. Due i veicoli scelti per la prova: un trattore AS440S46T/P con motore Cursor 11 Euro VI da 460 Cv e 2.150 Nm di coppia, e un AS440S50T/P Euro V, con propulsore da 13 litri di 500 Cv di potenza massima e 2.300 Nm di coppia. In entrambi i casi si tratta di autoarticolati standard a 5 assi di 44 tonnellate di peso complessivo. Salendo nella cabina Hi-Way, la prima impressione è quella di avere tutto a portata di mano. A cominciare dai pulsanti bianchi di attivazione dell'automatizzato Eurotronic a 12 rapporti che si trovano sovrapposti sulla plancia, appena a destra del volante. Quasi infinite le possibilità di regolazione del sedile Isri top di gamma, con ventilazione integrata e supporto lombare. Girando la chiave d'accensione si apprezza subito il migliorato isolamento acustico della cabina. Sia nel caso del Cursor 11 Euro VI, che ha tonalità leggermente più 'baritonalì', che del Cursor 13 Euro V da 500 Cv, caratterizzato da frequenze un po' più alte. Quasi impercettibile, per entrambi i veicoli, la rumorosità del turbocompressore Garrett a geometria variabile (VGT), che si fa apprezzare per la rapidità di risposta del motore in accelerazione. Soprattutto, quando si tratta di immettersi sulla A4 poco prima di Chivasso. In fase di spinta, il Cursor 13 Euro V da 500 Cv sembra anche più performante rispetto ai 2.300 Nm di coppia di cui è accreditato sulla scheda tecnica. Sul fondo ondulato della SR 11, un'altra piacevole sorpresa riguarda le sospensioni che, grazie alla nuova taratura, sono praticamente esenti da movimenti di beccheggio e di rollio, pur garantendo un

elevato comfort di marcia. Potente il freno motore potenziato dell'AS440S46T/P. Abbinato all'Intarder, come nel caso dello Stralis Hi-Way Euro V, permette di ridurre al minimo il ricorso all'impianto frenante di servizio. E questo lo avverte anche il sistema Driving Style Evaluation, che apprezza le manovre anticipatorie e lo rende noto al conducente con messaggi di incoraggiamento in tempo reale. Ma anche con lo score finale della tappa, mostrato in forma grafica sullo schermo touchscreen collocato nella sezione angolata della plancia.

Sotto, uno Stralis Hi-Way testato su un tratto autostradale nei pressi di Torino





# UREA SÌ, MA SENZA RICIRCOLO

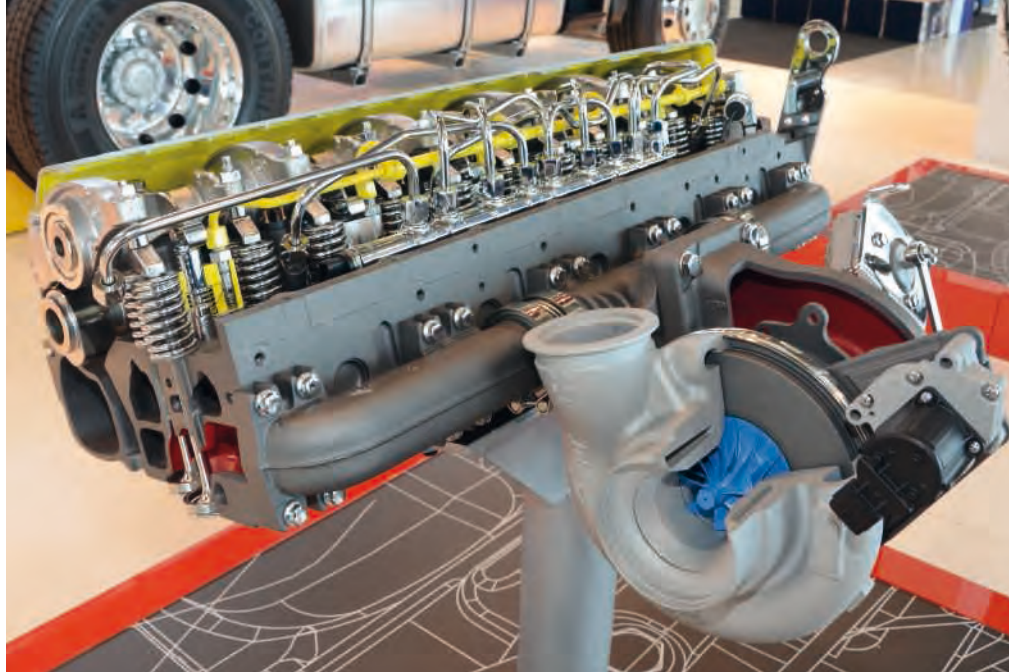


**I segreti dei nuovi propulsori Cursor Euro VI con l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR priva di ricircolo dei gas di scarico. Come funziona il sistema di riduzione catalitica con filtro antiparticolato a rigenerazione passiva**

**di Maurizio Pignata**

**L**e soluzioni semplici sono sempre quelle più efficaci, anche in campo motoristico. Lo dimostra l'esclusiva tecnologia High-Efficiency SCR, sviluppata da Iveco e FPT Industrial per rispettare i limiti di emissione Ue del 2014 (per le nuove immatricolazioni) previsti per i diesel heavy duty Euro VI. L'impianto Hi-eSCR, brevettato da FPT Industrial, si basa unicamente su un sistema di post-trattamento con riduzione catalitica (SCR - Selective Catalytic Reduction) per abbattere gli ossidi di azoto (NOx) prodotti dal motore. Fa quindi a meno del dispositivo di ricircolo dei gas di scarico (EGR - Exhaust Gas Recirculation) e di tutte le apparecchiature necessarie al





A fianco, la testata di un Cursor Euro VI con il turbo a geometria variabile della Garrett. Sotto, il dispositivo di post-trattamento dei gas di scarico

suo funzionamento. A cominciare dallo scambiatore di calore, che serve per raffreddare i prodotti della combustione prima di re-immeterli nei cilindri. La scelta di FPT Industrial è stata quella di aumentare l'efficienza del motore, ottenendo così una riduzione delle quantità di particolato (PM) prodotte. Il rimanente PM viene ridotto nel filtro antiparticolato DPF (con intervalli di manutenzione di 400.000 km) a valle del propulsore, mentre gli ossidi di azoto sono abbattuti nel catalizzatore SCR (con utilizzo di AdBlue) con un'efficienza superiore al 95%. Il risultato? Migliori consumi di carburante e un incremento delle prestazioni e dell'affidabilità del motore. E poi, non c'è la necessità di apportare sostanziali modifiche al circuito di raffreddamento del camion, aumentando la superficie di scambio del radiatore frontale. La tecnologia Hi-eSCR si basa su due brevetti di FPT Industrial: il software per il dosaggio adattativo – in funzione delle condizioni di impiego del propulsore – delle quantità di urea da nebulizzare nel gas di scarico e il condotto a elevata turbolenza dove avviene la miscelazione fra l'AdBlue e i prodotti della combustione. Il dispositivo di post-trattamento dei Cursor Euro VI comprende un catalizzatore ossidante, un filtro antiparticolato a rigenerazione passiva, un modulo di dosaggio (ad azionamento non pneumatico) dell'AdBlue, un catalizzatore SCR e uno, finale, per eliminare gli eventuali eccessi di ammoniaca. L'intero sistema è racchiuso in un contenitore posizionato a fianco del telaio, che non interferisce con il posizionamento dell'allestimento. L'incremento dell'efficienza della combustione dei nuovi motori è stata ottenuta con un'elevata pressione media effettiva nei cilindri e con le alte pressioni generate dal sistema di iniezione, basato su un dispositivo common rail, capace di pressioni di picco di 2.200 bar. È stato anche introdotto un nuovo software per la gestione dei parametri del motore e il controllo accurato del sistema di post-trattamento dei gas di scarico. Le unità della serie Cursor sono dotate di turbocompressore a geometria variabile che, insieme alla valvola a farfalla sul condotto di scarico, permette di velocizzare la risposta del propulsore ai bassi regimi e di migliorare del 30% la capacità di rallentamento del freno motore a decompressione. Grazie alla tecnologia Hi-eSCR che non richiede il ricircolo dei gas, i nuovi motori hanno intervalli di sostituzione del lubrificante fino a 150 mila chilometri negli impieghi autostradali, senza nessun incremento della capacità della coppia dell'olio rispetto ai precedenti modelli.



## DENTRO L'EURO VI: LA RIVOLUZIONE SILENZIOSA

La nuova normativa antinquinamento Ue, che entrerà in vigore per le prime immatricolazioni dal 1° gennaio 2014, non è soltanto l'ennesimo giro di vite del legislatore sulle emissioni dei motori diesel. Certo, l'aspetto che salta subito all'occhio è la riduzione dell'80% dei livelli di ossidi d'azoto (NOx) rispetto all'Euro V, del 66% di quelle di particolato, nonché l'introduzione di un limite massimo per le quantità d'ammoniaca alla scarico. Ma l'Euro VI è molto di più. Si tratta di una vera e propria rivoluzione nel campo della normativa motoristica, poiché vengono introdotti nuovi cicli di prova, in condizioni transitorie e in regime stazionario, armonizzati a livello mondiale. Inoltre, i dispositivi antinquinamento devono rimanere efficienti per almeno 700 mila chilometri (in precedenza erano 500 mila) o 7 anni, con controlli su strada effettuati tramite sistemi di misurazione portatili. E poi, nel computo delle emissioni, sono incluse quelle del basamento, se non è utilizzato un circuito di ventilazione chiuso. Infine, la diagnostica dei sistemi antinquinamento, per la quale sono previste prestazioni ancora più avanzate di quelle attuali, che possono portare al taglio della coppia o della velocità massima del camion in caso di malfunzionamento grave dei dispositivi di post-trattamento.



Alla dodicesima edizione del Salone automotive di Pechino novità di prodotto a tutto campo per le partnership locali di Iveco e FPT Industrial nei settori dei veicoli industriali e dei motori

di Giorgio Garrone

# JOINT VENTURE COL TURBO



**L'**Auto China 2012 di Pechino, la più importante manifestazione cinese del settore automotive, è stata ricca di novità per le partnership di Iveco e FPT Industrial nel paese asiatico. Le due aziende italiane hanno partecipato al salone in un'area espositiva condivisa con SAIC, partner delle loro joint-venture locali, che comprendono Naveco, con due impianti produttivi a Nanchino per la realizzazioni di minibus, veicoli commerciali leggeri e medi, SIH (SAIC-Iveco Hongyan Commercial Vehicles)

con sede a Chongqing, rivolta al segmento dei mezzi pesanti, e SFH (SAIC-Iveco FPT Hongyan), che si occupa di motori hi-tech a basse emissioni per il mercato nazionale. Naveco, oltre ad esporre due Power Daily, uno in versione scuolabus, l'altro nella variante Luxury, ha proposto il nuovo leggero Yuejin Ouka in versione K, destinato alla fascia medio-alta del mercato cinese. Si tratta di un camion da distribuzione offerto in due modelli, K 101 e K 301, adatto alle specifiche esigenze della logistica urbana. Il Yuejin Ouka punta soprattutto sull'efficienza delle motorizzazioni (rispettivamente



di 112 Cv per il K 101 e di 125 Cv per il K 301), sull'elevata portata utile, sul comfort di guida e sulla sicurezza. Il segmento dei leggeri da distribuzione è di grande importanza in Cina, dove lo scorso anno sono state immatricolate oltre 1,25 milioni di unità. SIH ha presentato il proprio modello di punta, il nuovo Genlyon, un pesante stradale disponibile in diverse versioni: come trattore 6x4 M100 Logistic Value-added edition, trattore 6x4 S100, abbinato per la prima volta in Cina al motore FPT Industrial Cursor 13, e cabinato 8x4 con allestimento cisternato. Il Genlyon M100 Logistic Value-added edition, che sarà commercializzato anche in versione autotelaio, è un veicolo destinato al trasporto logistico, per i settori del carbone, del cemento o dei prodotti pericolosi, equipaggiato con un Cursor 9 da 380 Cv.

Il Cursor 13 del Genlyon S100, di 12,9 litri di cilindrata, è conforme ai limiti di emissioni Euro IV, che entreranno in vigore in Cina a luglio 2013. Il motore è già predisposto per tutti gli step futuri in tema di contenimento delle emissioni, senza richiedere ulteriori modifiche all'hardware. La riprogettazione del propulsore ha migliorato l'efficienza della combustione, attraverso l'innalzamento della pressione media nei cilindri. In particolare, sono stati realizzati significativi cambiamenti al basamento e alla testa cilindri, aumentandone la rigidità e la capacità di raffreddamento. Rispetto alla versione europea, è stato introdotto uno specifico sistema d'iniezione common rail sviluppato e prodotto in Cina, in grado di soddisfare tutte le specifiche del mercato locale. Grazie all'adozione di una turbina con valvola di sovrappressione wastegate, il motore C 13 eroga una potenza massima di 480 Cv e una coppia di picco di 2200 Nm. L'elevata affidabilità, le performance da best-in-class nella sua categoria e i costi di gestione contenuti (con intervalli di manutenzione previsti ogni 150 mila km) rendono il C13 un prodotto particolarmente competitivo nell'alto di gamma dei veicoli industriali del mercato cinese. Lo scorso anno Iveco ha venduto, attraverso le sue due joint venture in Cina, oltre 143 mila veicoli, che rappresentano il 50% circa dei volumi globali commercializzati a livello mondiale. Nei prossimi cinque anni, l'obiettivo di Iveco è quello di triplicare le vendite di camion Naveco e SIH nel paese asiatico, incrementando gli investimenti e la capacità produttiva. In prospettiva c'è anche l'export dalla Cina verso le nazioni dell'Africa e del Medio Oriente, con un target per il 2016 di circa 60 mila camion. La presenza di Iveco in Cina ha radici molto profonde, che risalgono al 1985, anno in cui è entrata nel mercato locale attraverso un accordo con NAC (Nanjing Automobile Corporation) per la produzione su licenza di veicoli commerciali leggeri. Nel 1991 è stata inau-



gurata la prima linea di produzione del TurboDaily, avviando così un ambizioso programma di investimenti. È del 1996 la joint venture paritetica con NAC - la Naveco - che ha contribuito alla crescita del settore dei trasporti in Cina, diffondendo la conoscenza del brand Iveco su tutto il territorio cinese. Nel 2007, Iveco ha ulteriormente rafforzato la sua strategia di sviluppo nel paese. Attraverso la cooperazione con SAIC, uno dei principali produttori cinesi del settore automotive, Iveco è diventato il primo costruttore internazionale a proporre una gamma completa di veicoli commerciali in Cina. La maggior parte dei componenti (oltre il 90%) utilizzati per i camion venduti nel paese asiatico è di produzione locale. Una cifra che comprende anche gli elementi della catena cinematica.

Sopra, un leggero Yuejin Ouka della Naveco. Sotto, un Power Daily, sempre della Naveco, in versione scuolabus





# HA GRINTA DA VENDERE

**Provato su strada il furgone a ruota singola da 12 m<sup>3</sup> equipaggiato con il Multijet II di 2,3 litri da 146 Cv abbinato al sistema Start&Stop. Giù i consumi fino al 10% e grande elasticità del propulsore in tutte le condizioni d'impiego**

di Giorgio Garrone

**I**l Nuovo Daily 35S15V con motore Multijet II da 146 Cv, cambio manuale a 6 rapporti e sistema di spegnimento e riaccensione automatica del motore Start&Stop, è un furgone multiruolo, adatto a un ampio ventaglio di compiti di trasporto. Camion & Servizi lo ha provato in anteprima a Torino su un percorso misto urbano-extraurbano, che rappresenta l'ambiente di lavoro quotidiano del nuovo leggero di Iveco. Sotto il profilo operativo, il furgone da 12 m<sup>3</sup> a ruota singola con passo di 3.300 mm, altezza del vano di carico di 1.900 mm e motore Multijet II da 146 Cv è il veicolo ideale per tante realtà aziendali, dalle imprese artigiane, come i caseifici, le aziende agricole, i calzaturifici, i floricoltori, i riparatori e gli impiantisti, alle

società di servizi, come i corrieri espressi, i traslocatori e le lavanderie. Sono imprese che lavorano prevalentemente in città – dove il Multijet II e il sistema Start&Stop fanno la differenza nei consumi di gasolio – ma che si spostano anche a breve-medio raggio nell'hinterland su superstrade e autostrade, con percorrenze annue attorno ai 20-30 mila chilometri. E qui servono la grinta e l'elasticità del 2,3 litri con il turbo a geometria variabile (VGT), per rispondere rapidamente alle richieste di maggior potenza da parte del conducente, mantenendo elevate velocità commerciali.





## MOTORE, CAMBIO E START&STOP

Tre sono gli elementi che caratterizzano, sotto il profilo tecnico, il Daily 35S15V: il nuovo motore Multijet II da 146 Cv, il cambio a 6 marce a comando meccanico 2835.6, alleggerito di 5 kg rispetto al precedente modello, e il dispositivo (è un optional) Start&Stop per lo spegnimento e la riaccensione automatica del propulsore a veicolo fermo durante le soste nel traffico o ai semafori. Il Multijet di seconda generazione è un quattro cilindri in linea, capace di sviluppare 146 Cv da 3.000 a 3.750 giri/minuto, con una coppia massima di 350 Nm nell'intervallo da 1.500 a 2.750 giri/minuto. Adotta un sistema d'iniezione common rail, con una pressione massima di polverizzazione del gasolio di 1.600 bar. Rispetto ai motori Multijet di prima generazione, i Multijet II sono dotati di iniettori con servo valvola e otturatore completamente nuovi, che permettono 8 fasi di polverizzazione del gasolio (in precedenza erano 5), molto ravvicinate fra loro. Le iniezioni pilota e pre-pilota servono soprattutto a ridurre la rumorosità del motore. Segue, poi, la fase principale e, infine, le post-iniezioni e le multi-post, per aiutare il funzionamento dei sistemi di trattamento degli inquinanti collocati a valle del motore, che assicurano il rispetto della normativa antinquinamento Euro 5 insieme al parziale ricircolo – previo raffreddamento intermedio – dei gas combusti nei cilindri mediante la valvola EGR. Il sistema di post trattamento si basa su un pre-catalizzatore, all'interno del quale iniziano le reazioni di ossidazione degli idrocarburi incombusti e del monossido di carbonio. Infine, un filtro antiparticolato (DPF) provvede a eliminare i residui carboniosi. Una centralina elettronica controlla il processo periodico di rigenerazione del filtro, che dura all'incirca un quarto d'ora in condizioni di utilizzo normali.

## IL VGT HA I RIFLESSI VELOCI

Il Multijet II utilizza un turbocompressore a geometria variabile (VGT), al posto della tradizionale valvola wastegate. Il VGT, velocizza la risposta del propulsore a fronte di una richiesta di maggior potenza da parte del conducente. Inoltre, la riprogettazione del turbo ha permesso di incrementare la pressione di esercizio, con il conseguente aumento dei valori di coppia del motore ai bassi regimi. Sul Nuovo Daily 35S15V il 2,3 litri è abbinato al cambio meccanico 2835.6 a 6 marce (in precedenza erano 5), con le ultime due in overdrive. Il dispositivo GSI – Gear Shift Indicator – suggerisce al conducente, attraverso un'indicazione grafica sul cruscotto, il rapporto ottimale da inserire, in funzione della riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti. Infine, il sistema Start&Stop di arresto automatico del motore durante gli ingorghi stradali o le soste ai semafori. Insieme al propulsore Multijet II e al cambio permette risparmi di gasolio complessivi fino al 10%.

## SUL PIAZZALE, IN CITTÀ E IN AUTOSTRADA

Il Nuovo Daily 35S15 è facile e rapido da caricare. Grazie al portellone posteriore a due battenti (di 1.540 per 1.780 mm) con apertura a 270° e alla porta laterale scorrevole, larga 1.250 mm e alta 1.780 millimetri. Se si vuole abbassare il piano di carico è disponibile (come optional) la versione a sospensioni pneumatiche posteriori, che permette un'escursione di 5 cm verso il basso e di 4 cm verso l'alto rispetto alla distanza standard da terra di 57 centimetri. In città, dove il traffico è più intenso e le manovre nello stretto più frequenti, si



apprezza la posizione di guida sopraelevata che permette un'eccellente visibilità anteriore e laterale, mentre gli specchi retrovisori, integrati dal grandangolo, consentono di tenere sotto controllo il flusso dei veicoli in avvicinamento. Facile da utilizzare il sistema Start&Stop, attivabile mediante un pulsante collocato sul cruscotto. Per arrestare il motore, a veicolo fermo, è sufficiente rilasciare il pedale della frizione con il cambio in folle. Questa modalità di funzionamento, non legata a una sequenza automatica decisa dalla centralina elettronica di bordo, lascia al conducente il pieno controllo dell'operatività del veicolo. Per ripartire, basta premere il pedale della frizione innestando la marcia. Sulle strade extraurbane, si apprezzano l'elasticità del Multijet II da 146 Cv, dotato di turbo a geometria variabile, e l'azzeccato abbinamento con il cambio meccanico a 6 marce ben rapportate, che non richiede scalate in fase di ripresa, anche dopo rallentamenti accentuati dovuti al traffico intenso. Fra gli optional montati sul veicolo in prova, merita una menzione speciale, per il contributo al comfort di guida, il sedile del conducente molleggiato a tre gradi di libertà, dotato di supporto lombare.



prodotto <DAILY CABINATO

SCOPRI LA VERSATILITÀ  
DEL NUOVO  
DAILY CABINATO



**Cassone fisso  
o ribaltabile  
con o senza gru  
retrocabina,  
furgonatura  
isotermica  
e cella  
per surgelati:  
i tanti  
allestimenti  
del leggero  
di Iveco con  
una struttura  
da vero camion**

# TRASFORMISTA PER NATURA

**I**l Daily cabinato è il veicolo d'allestimento per eccellenza, grazie ai suoi tanti punti di forza: la struttura da piccolo camion con il telaio a longheroni e traverse, il cambio predisposto per l'applicazione di una presa di forza e l'Expansion Module per integrare l'elettronica del veicolo con quella dell'attrezzatura. A questi elementi si aggiungono le tante varianti e versioni previste nel line-up, che comprende autotelai a cabina semplice o doppia con interassi da 3 a 4,75 metri, masse totali a terra fino a 7 tonnellate, ruote posteriori singole o gemellate, due motorizzazioni Multijet a 16 valvole di 2,3 litri (Multijet II) e 3 litri di cilindrata e un ampio ventaglio di potenze nell'intervallo da 106 a 205 Cv e coppia massima fino a 470 Nm. Per non parlare dei modelli con motore alimentato a metano, da 136 Cv di potenza massima e 350 Nm di coppia: prestazioni simili a quelle del motore a gasolio corrispondente. Vasta anche la scelta dei cambi, che si articola su unità a innesto meccanico a 6 rapporti e sull'automa-

tizzato Agile, anch'esso a 6 rapporti. Il più semplice degli allestimenti del Daily, ma ancora oggi uno dei più gettonati dal mercato, è quello con cassone fisso. È l'ideale per il settore edile, ad esempio per movimentare ponteggi o attrezzature (betoniere, compressori). Salendo nella scala della specializzazione, ci sono gli allestimenti con cassone ribaltabile e gru retrocabina. Il Daily con cassone ribaltabile è l'ideale per le imprese edili, per chi fa sgomberi e per tutte le applicazioni attinenti al movimento terra. Con un allestimento isotermico, completato o meno dal gruppo frigorifero installato a sbalzo o da piastre eutetiche, il Daily è il mezzo ideale per la consegna porta a porta di gelati e surgelati. Ma è utile anche per trasportare il pescato nelle cassette atermiche riempite di ghiaccio, o per la movimentazione di frutta e verdura o, ancora, di fiori freschi. Il modello 'ideale' è, in questi casi, un Daily con ruote posteriori gemellate con motorizzazione da 126 Cv in su e peso totale a terra di 3,5 tonnellate.





# LE BOMBOLE NON CONTANO PIÙ

**Con la modifica del comma 2bis dell'articolo 167 del Codice della strada i veicoli a gas naturale compresso (CNG) non sono più penalizzati nella portata dal peso aggiuntivo dei serbatoi. La norma si applica anche agli altri mezzi a trazione alternativa**

**L**a notizia è di quelle che fanno ben sperare per la diffusione dei veicoli a trazione alternativa a basso impatto ambientale. La legge 27 del 24 marzo 2012 ha, infatti, modificato il comma 2bis dell'articolo 167 del Codice della strada, che riguarda l'eccedenza di peso ammessa, rispetto alla massa complessiva a pieno carico. Secondo la nuova normativa, i veicoli con alimentazione esclusiva o doppia a metano, Gpl, elettrica, ibrida, dotati di dispositivo di controllo elettronico della stabilità (ESP), possono circolare con una massa complessiva che non superi del 15 % quella indicata nella carta di circolazione.

La maggiorazione non deve però oltrepassare del 5 % la massa totale del veicolo, aumentata di una tonnellata. Ciò significa che, nel caso di un Daily 35S14 G (a ruota singola) o di un 35C14 G (a ruote posteriori gemellate) a gas naturale compresso con una mtt di 3.500 kg, la massa massima ammessa su strada non deve superare i 4.025 kg.

La tolleranza del 15% vale per gli altri modelli a metano della gamma Daily, cioè i 50C14 G di 5.200 kg di mtt, i 60C14 G di 6.000 kg e i 65C14 G di 6.500 kg di massa totale a terra. Con l'introduzione della nuova normativa viene meno la principale penalizzazione tecnica dei mezzi ecologici: la minor portata, dovuta al peso aggiuntivo delle bombole.

Ma le buone notizie per i veicoli a gas naturale compresso non si fermano qui. Il decreto sulle liberalizzazioni del 24 gennaio 2012 contiene infatti, all'articolo 17, norme specifiche per la promozione della diffusione del metano per auto-trazione. In particolare, sono previsti tempi più rapidi per l'allacciamento dei distributori e per ridurre gli oneri di connessione.

Infine, l'articolo 5 del decreto legge liberalizza gli impianti di rifornimento completamente automatizzati al di fuori dei centri abitati.

I Daily a metano, equipaggiati con un motore 3 litri bi-fuel (che può essere alimentato a metano o a benzina) da 136 Cv e 350 Nm di coppia, montano bombole gas di capacità compresa fra 194 e 302 litri, secondo la massa totale del veicolo e l'interasse.

È anche presente un serbatoio ausiliario da 14 litri per la benzina senza piombo, da utilizzare quando sono esaurite le scorte di metano.





Con l'iniziativa Restart, Iveco Finanziaria promuove gli investimenti in nuovi camion acquisendo i crediti delle aziende nei confronti della Pubblica amministrazione. Come funziona l'operazione

di Emanuela De Vita

# LA RIPRESA? IVECO CI METTE LA FACCIA



**L**a ripresa economica, perché si concretizzi, non basta evocarla. Occorre che ognuno faccia la propria parte, con azioni rapide e incisive nella giusta direzione. Come ha fatto Iveco Finanziaria con l'iniziativa Restart per aiutare le aziende italiane a trasformare in nuovi camion i crediti nei confronti della Pubblica amministrazione. Per approfondire l'argomento, *Camion&Servizi* ha intervistato Monica Bertolino, Amministratore Delegato di Iveco Finanziaria.

**C&S:** Qual è il significato dell'iniziativa?

**Bertolino:** Re-Start nasce per soddisfare l'esi-

genza di acquisto di nuovi veicoli in un momento economico difficile. Il fatto che venga proposta da Iveco Finanziaria, cioè dalla finanziaria del Gruppo, non significa che si tratti di un'operazione finanziaria. È, piuttosto, un'azione mirata per permettere alle imprese italiane di investire in beni strumentali, che producono reddito. Parte dal presupposto che esista l'esigenza motivata e funzionale di acquistare camion di nuova fabbricazione mediante l'acquisizione, da parte di Iveco Finanziaria, dei crediti che un'azienda vanta nei confronti della Pubblica amministrazione. L'operazione Re-start è, quindi, lo strumento per acquistare mezzi di trasporto, pur-



ché sussista questa volontà di fondo da parte di un'impresa.

**C&S:** *Come funziona dal punto di vista operativo?*

**Bertolino:** Dopo un incontro con il cliente per conoscerne la realtà aziendale e, quindi, la situazione economica generale, analizziamo la natura dei crediti pubblici, gli Enti con cui l'azienda lavora e definiamo se questo perimetro è compatibile con i criteri dell'operazione Re-start. Poi, c'è la trattativa commerciale dell'impresa con il concessionario di riferimento, piuttosto che direttamente con Iveco nel caso dei grandi clienti. Una volta definita l'esigenza d'acquisto, quantificando il valore della fornitura, e dopo aver portato a termine l'istruttoria sulla documentazione inoltrata dall'azienda, si procede con un atto notarile all'acquisizione dei crediti per un importo corrispondente all'ammontare della fornitura di camion. Infine, ci occupiamo di incassare i crediti dalla Pubblica amministrazione.

**C&S:** *L'operazione Restart riguarda gli acquisti in proprietà, oppure si estende anche ai contratti di leasing?*

**Bertolino:** L'azienda cliente, a fronte della cessione dei crediti, ottiene un'anticipazione corrispondente all'ammontare di quanto ceduto con due soluzioni: l'acquisto dei camion di proprietà, oppure un contratto di leasing. Quest'ultima opzione è un aspetto molto interessante dell'iniziativa, poiché ha anche valenze fiscali: non è necessario versare l'Iva immediatamente, oltre alle agevolazioni standard previste per i leasing. Quindi, l'azienda interessata ha congiuntamente un'operazione di factoring e un'operazione di leasing finalizzata al riscatto dei veicoli.

**C&S:** *Quale opzione, fra l'acquisto in proprietà e il leasing, sarà la più gettonata dal mercato?*

**Bertolino:** Da società di leasing, puntiamo su questa scelta come soluzione primaria. Tuttavia, proporranno anche l'acquisto in proprietà, che fa parte dell'offerta.

**C&S:** *Che requisiti devono avere i crediti nei confronti degli Enti pubblici? Quali "paletti" ci sono?*

**Bertolino:** Una prima valutazione riguarda la tipologia di Ente, per avere un'indicazione sulla sua capacità di rispettare le tempistiche di pagamento. Poi, c'è lo screening del contratto di servizio, che è l'elemento base per valutare l'esigibilità del credito. Il contratto definisce, infatti, tutti i rapporti fra la Pubblica amministrazione e la società che ha vinto l'appalto: dagli importi alle fatturazioni, dalle prestazioni d'opera agli eventuali vincoli.

**C&S:** *Esistono altri vincoli all'operazione Restart? Se sì, quali?*

**Bertolino:** L'elemento che monitoriamo con

grande attenzione sono i crediti non esigibili di fatto, cioè quelli legati alle prestazioni d'opera non conformi, per diverse ragioni, al contratto di servizio. È un rischio che non possiamo assumerci.

**C&S:** *Iveco Finanziaria è la prima in assoluto ad aprire questo nuovo fronte: trasformiamo i crediti in nuovi camion. Cosa vi aspettate?*

**Bertolino:** Non so se vi siano state operazioni simili. La grande valenza di questa iniziativa è che noi ci mettiamo la faccia, comunicandolo in maniera diretta a tutti. Le banche hanno sempre acquisito crediti, anche se adesso lo fanno meno di prima. Noi stiamo dando alle aziende italiane che vogliono investire un unico interlocutore.

**C&S:** *L'operazione riguarda tutta la gamma?*

**Bertolino:** Sì, anche se – e lo si capisce dal contenuto dal tenore della comunicazione – il nostro primo pensiero è andato al mondo delle costruzioni, che sta vivendo un momento particolarmente difficile: quindi ai Trakker, agli HD 9 e a tutti i veicoli da cantiere. Ma ci sono anche i camion utilizzati nel settore dell'ecologia – dove molti operatori lavorano con la Pubblica amministrazione – e poi i mezzi adibiti al trasporto pubblico. Perciò, di fatto, l'iniziativa comprende tutta la gamma di prodotto.

**C&S:** *Qual è l'orizzonte temporale dell'operazione?*

**Bertolino:** Almeno fino a fine anno. Poi, molto dipenderà dal grado d'interesse riscosso. Decideremo strategicamente con i vertici dell'azienda le future mosse. La nostra rapidità di reazione è già un fatto d'eccezione. In base all'andamento dell'iniziativa, vedremo come procedere: se farla diventare un elemento standard da inserire nel pacchetto d'offerta al cliente finale.

**C&S:** *"Trasformali in un nuovo Iveco" vuol dire facciamo ripartire l'economia?*

**Bertolino:** Sì, perché si tratta di beni strumentali. Sono mezzi che fanno guadagnare. È quindi un'iniezione di fiducia per il mercato e per il Paese.

**HAI DEI CREDITI PUBBLICI? RISCUOTILI!**

**TRASFORMALI IN UN NUOVO IVECO.**

Oggi, Iveco acquista i crediti che la tua azienda ha con gli enti pubblici e li trasforma in veicoli commerciali e industriali, offrendoti così una soluzione ideale per far ripartire la tua azienda e il tuo business. Perché Iveco sa che, in un momento così critico, le imprese vanno aiutate con proposte concrete. Come questa promozione. Dimostrandoti, una volta di più, di quanto credito goda il tuo lavoro.

**IVECO**  
www.iveco.it

Nella pagina a fianco, Monica Bertolino, Amministratore Delegato di Iveco Finanziaria. Sopra, una locandina dell'iniziativa 'Trasformali in un nuovo Iveco'





# CINQUE ANNI DI SERENITÀ

**Iveco propone su tutta la gamma Nuovo Daily un leasing a 60 mesi, comprensivo di polizza assicurativa furto e incendio, garanzia estesa, valore residuo garantito e opzione "5 rate flessibili"**

In tempi difficili come quelli attuali, chi utilizza un mezzo di trasporto desidera avere delle certezze. Non vuole, cioè, sorprese sul versante dei costi di gestione, che devono essere accuratamente calcolati in anticipo per tutto il periodo d'impiego previsto del proprio mezzo. È l'approccio adottato da Iveco con la creazione della piattaforma Total Cost of Ownership (TCO), fino ad ora applicata prevalentemente al segmento pesante, ma estesa, di recente, anche ai leggeri della gamma Nuovo Daily per proporre alla clientela un'offerta integrata di veicoli e servizi, mirata alla riduzione degli oneri di gestione globali. La piattaforma TCO per il Nuovo Daily fa leva soprattutto su quattro voci: il deprezzamento del mezzo, inteso come differenza fra il costo d'acquisto e il valore residuo, gli interessi corrisposti dall'utilizzatore del veicolo, gli oneri per gli interventi di manutenzione straordinaria e i premi per le coperture assicurative. Con la campagna promozionale Give me 5, frutto del nuovo approccio scaturito dalla piattaforma TCO, tutti questi elementi sono definiti e calcolati in anticipo. L'iniziativa, estesa all'intera gamma Nuovo Daily con parametri variabili da modello a modello, viene pubblicizza-

ta con due veicoli di riferimento: il furgone 35S11, passo 3.000 mm, tetto rialzato H2 con volumetria del vano di carico di 10,2 m<sup>3</sup>, e il cabinato 35S11, passo 3.000 mm. L'offerta, valida dal 1° luglio, prevede un leasing della durata di 5 anni, con canoni mensili di 299 €. Questo importo comprende il premio della polizza assicurativa furto e incendio e la garanzia estesa "Full" sul veicolo per 60 mesi o per una percorrenza massima di 250 mila chilometri. Nell'arco temporale del contratto, il cliente può usufruire dell'opzione "5 rate flessibili", ovvero della possibilità di sospendere e riprogrammare il pagamento di un canone una volta l'anno, per un totale di 5 volte. L'ultimo plus dell'iniziativa Give me 5 riguarda la certezza del valore residuo del proprio veicolo, stabilito all'atto della sottoscrizione del contratto. È l'importo di denaro che la concessionaria si impegna a corrispondere al

cliente al termine del leasing, a fronte del riacquisto di un nuovo veicolo. La campagna Give me 5 prevede un potente piano di comunicazione che valorizza l'offerta commerciale integrata facendo leva sui seguenti mezzi: oltre 1.600 spot radiofonici, il sito web [www.iveco.it](http://www.iveco.it), i social network, le newsletter e con materiale promozionale distribuito presso i punti vendita dei dealer.

**GIVE ME 5**

- ANNI A € 299 AL MESE
- ANNI DI GARANZIA FULL
- ANNI DI FURTO E INCENDIO
- RATE FLESSIBILI
- ANNI DI USATO GARANTITO

**NUOVO DAILY**  
PIRETTA PER UN SUPERHERO

IL NUOVO DAILY TRA FUORI IL SUPEREROE CHE C'È IN TE!  
OGGI MAI È SUPERPOTERO IN PIÙ!

• Potente: motorino fino a 200 CV, il migliore della categoria.  
• Ecologico: di serie con motorizzazioni TEE e a metano.  
• Versatile: grazie alla super gamma cargo Pkg 5.

800-808258

**IVECO**  
[www.iveco.it](http://www.iveco.it)





# GLI AMICI LA RICORDANO COSÌ

**Nelle parole di alcuni giornalisti della stampa specializzata un ritratto inedito di Silvia Becchelli a qualche mese dalla prematura scomparsa**

**P**er alcuni giornalisti del trasporto, il percorso umano e professionale con Silvia Becchelli è durato più di un ventennio. Da quando, cioè, è diventata responsabile dell'ufficio stampa di Iveco per il mercato Italia negli anni '90. *Camion & Servizi* ha chiesto loro di tracciare un ritratto di Silvia, attingendo ai ricordi e alle esperienze personali. Ecco le loro parole.

Con Silvia si poteva anche litigare, e a me è successo più volte, ma non restava mai uno strascico perché eri consapevole della sua profonda onestà, perché sapevi che per lei l'immagine e l'interesse Iveco erano i soli valori ai quali ubbidiva. E quanto entusiasmo e orgoglio poneva nella realizzazione della rivista *Camion & Servizi*, che lei considerava giustamente una sua creatura e alla quale dedicava una attenzione e una cura maniacali ma che lei considerava a buon diritto indispensabili per realizzare un prodotto di qualità.

Ciao, Silvia. Mancherai ai giornalisti ma mancherai soprattutto a Iveco Mercato Italia.

**Paolo Altieri**

Alcuni anni fa, all'approssimarsi del capodanno, lasciai la mia compagna Milena che Silvia aveva conosciuto anni prima in alcuni viaggi. Solo e un po' giù di morale non sapevo bene che fare proprio la sera del 31... le feste in solitudine diventano spesso ancora più tristi. Senza pensarci due volte Silvia mi invitò per un capodanno a casa sua. Lo ricordo ancora con piacere.

Grazie Silvia!

**Carlo Otto Brambilla**

Cara Silvia, mi dovresti fare tre cortesie. Prima di tutto, levati quegli occhiali da sole, che hai dei begli occhi. Poi fammi un bel sorriso e, ti prego, rilassati, rilassati, rilassati!

**Giuseppe Guzzardi**



Per motivi professionali frequentai Silvia per diversi anni e mi ci volle poco per apprezzarne le capacità di relazionarsi garbatamente con tutti noi, rappresentanti della stampa specializzata. Qualità importante, che si accompagnava ad una conoscenza profonda dei veicoli industriali e commerciali ed alla tempestività nel farci avere esaurienti e dettagliati comunicati in materia. Un'ottima "pierre-stampa", insomma. Indefessamente attaccata al lavoro, fino ai suoi ultimi giorni, da vera "pasionaria".

**Cesare Castellotti Vaglianti**

Nella vita professionale Silvia non ha mai lasciato nulla al caso. Seguiva ogni particolare con scrupolo quasi maniacale. Voleva che tutto fosse controllato e a posto sia che si trattasse di test su strada con un nuovo veicolo, che di una presentazione di prodotto. La 'sua' azienda veniva prima di tutto.

**Gianenrico Griffini**



# GLI AZZURRI VIAGGIANO SUL MAGELYS PRO

**Il Granturismo di 12,8 m di Iveco Irisbus accompagna la nostra squadra di football dagli Europei di quest'anno alla fase di qualificazione ai mondiali del Brasile nel 2014.**

**Scopriamo le caratteristiche tecniche del veicolo**

**di Emanuela De Vita**

Il calcio muove le emozioni degli italiani e Iveco Irisbus, con il Granturismo Magelys Pro di 12,8 metri di lunghezza, muove la squadra Azzurra da oggi fino alla fase preparatoria dei mondiali del 2014 in Brasile. L'avventura dei nostri calciatori al Campionato europeo in Polonia e Ucraina ha preso il via il 5 giugno, quando la delegazione italiana è partita alla volta della Polonia, sede del ritiro della squadra. Con il Magelys Pro, che è Pullman Ufficiale della Nazionale italiana di calcio, Iveco Irisbus è a fianco degli Azzurri, confermando ancora una volta la propria forte vocazione per il mondo dello sport in un momento di grande valenza emotiva per l'intero paese. Il



Granturismo, oltre ad accompagnare la Nazionale agli Europei del 2012 in Polonia e Ucraina, sarà di supporto anche nella fase di qualificazione ai Mondiali in Brasile del 2014. La partnership è stata ufficializzata con la cerimonia di consegna del veicolo a Demetrio Albertini, vicepresidente della FIGC – Federazione Italiana Giuoco Calcio – e capo delegazione della Nazionale agli europei, presso il Centro Tecnico di Coverciano. Il pullman trasporterà la squadra e lo staff della Nazionale da Coverciano fino alle sedi degli incontri in Italia o agli aeroporti di partenza per le partite che si svolgeranno in trasferta. Il Magelys Pro 12,8 m, dotato di motore Cursor 10 da 380 Cv, ha 48 posti oltre quelli del conducente e della hostess. Internamente è equipaggiato con tutti i comfort, tra cui un impianto audio-video di ultima generazione e di connettività Wi-Fi. Nei periodi in cui non sarà utilizzato dalla squadra, il pullman sarà esposto al Fiat Industrial Village di Torino.

## PRESTAZIONI, COMFORT E SICUREZZA

Il Magelys Pro, lanciato in anteprima all'Auto Expo di Nizza nell'ottobre del 2010 e presentato sul mercato italiano a marzo 2011, si è immediatamente imposto agli operatori italiani e stranieri come un veicolo polivalente e prestazionale. Disponibile in due lunghezze – 12,2 e 12,8 m – il Pro completa la gamma Magelys, che comprende i modelli HD e HDH, rispettivamente a 2 e a 3 assi. Lo styling del Magelys Pro riprende le forme dell'HD: con il frontale caratterizzato da linee fluide e arrotondate, i gruppi ottici con lampade alogene contornate da luci diurne a led e il parabrezza panoramico con il rivestimento inferiore in alluminio, verniciabile nello stesso colore della carrozzeria. La porta del conducente è sostituita da una finestratura in due sezioni, con una parte fissa e una inferiore apribile ad azionamento elettrico. Gli interni sono molto luminosi, grazie alle ampie superfici vetrate ottenute fondendo le finestre laterali con i tegoli di raccordo del padiglione, una soluzione che permette ai passeggeri delle file esterne di spostarsi in libertà, senza il timore di urtare contro le cappelliere. Nei vani portabagagli superiori è integrata una consolle per l'attivazione delle luci di lettura, la regolazione delle bocchette d'aria individuali e per la chiamata della hostess. Ergonomici e avvolgenti i sedili reclinabili (i posti variano da 48 a 57 – 50 nel caso del pullman della Nazionale – secondo l'allestimento interno prescelto), che possono essere dotati, a richiesta, di tavolino ribaltabile. La climatizzazione di bordo è garantita da un impianto a regolazione automatica dotato inverter, di 4 evaporatori e da un sistema di riscaldamento indipendente programmabile (il riscaldatore ausiliario Webasto è collocato nello sbalzo posteriore, nella sezione destra del veicolo). Praticamente infiniti gli optional per la personalizzazione degli allestimenti interni: dalla telecamera per la hostess alla cuccetta per il conducente, dagli schermi motorizzati da 19 pollici al frigorifero per le bevande. Il posto con-

ducente offre un'ampia visibilità anteriore e laterale. La strumentazione di bordo prevede una console centrale, con uno schermo multifunzione per la visualizzazione dei diversi menu con i parametri operativi del veicolo e una serie di strumenti analogici. A sinistra sono presenti il tachimetro e l'indicatore del livello del carburante, mentre sulla destra si trovano il contagiri e il termometro per la temperatura del fluido di raffreddamento. Il Magelys Pro della Nazionale italiana di calcio è equipaggiato con un motore FPT Industrial Cursor 10 da 380 Cv e 1.600 Nm di coppia massima, abbinato al cambio meccanico ZF AS 1600 a 6 rapporti. Numerose e tecnologicamente avanzate le dotazioni di sicurezza, a cominciare dall'impianto frenante tuttodieschi a controllo elettronico (EBS), integrato dal dispositivo di regolazione della dinamica di marcia (ESP) e da quello di antipattinamento delle ruote in fase di accelerazione (ASR). Il Magelys Pro è dotato, inoltre, di un potente freno motore a decompressione e di un rallentatore elettromagnetico per stabilizzare la velocità del veicolo in discesa, anche senza l'intervento del circuito di servizio.

## IL PULLMAN DELLA NAZIONALE

**Modello:** Magelys Pro

**Lunghezza:** 12,8 m

**Posti:** 48+1+1

**Motore:** FPT Cursor 10

**Cilindrata:** 10,3 litri

**Potenza massima:** 380 Cv

**Coppia massima:** 1.600 Nm

**Cambio:** ZF AS 1600

**Marce:** 6

**Sospensioni:** pneumatiche integrali

**Pneumatici:** 295/80 R 22.5





# ARRIVA LO STRALIS LNG

**Il trattore alimentato a gas naturale liquefatto è stato il protagonista assoluto della manifestazione olandese e c'è già chi lo vuole utilizzare in Italia per risparmiare sul carburante**

di Giorgio Garrone

I veicoli a trazione alternativa l'hanno fatta da padroni allo stand di Iveco durante l'ultima edizione del Salone del Trasporto di Amsterdam (RAI), sia con i modelli CNG alimentati a gas naturale compresso, come il Nuovo Daily 50C14 Natural Power e l'Eurocargo ML 120 Natural Power, che con la star della manifestazione olandese, lo Stralis LNG

Natural Power dotato di serbatoi per il metano liquido. Il trattore a LNG non ha suscitato solo l'interesse dei trasportatori del centro e del nord d'Europa, da sempre sensibili ai temi della riduzione delle emissioni inquinanti e al contenimento dei costi di gestione dei veicoli. Anche gli operatori italiani, infatti, guardano con grande attenzione ai tanti vantaggi di questa tecnologia. È il caso di LOGI-



COMPANY 3 SRL – si veda il box – che si occupa della distribuzione delle merci in regime di temperatura controllata per i maggiori player della grande distribuzione nazionale. La società eugubina, per ragioni di carattere ambientale ed economico, si appresta a mettere in servizio 5 Stralis LNG da utilizzare su tratte regionali, attendendosi risparmi a due cifre sulla voce di costo carburante. Sugli Stralis LNG, a differenza di quanto avviene sui camion CNG alimentati a gas naturale compresso dove il combustibile è immagazzinato in bombole d'acciaio allo stato gassoso a 200 bar, il gas naturale si trova in fase liquida in stato di saturazione a -125° C e 8,5 bar di pressione in serbatoi criogenici. Viene poi convogliato al motore allo stato gassoso, dopo essere stato riscaldato in uno scambiatore di calore.

La tecnologia LNG, oltre ad abbattere le emissioni inquinanti (come fa il gas naturale compresso) e consentire una maggiore autonomia del CNG che lo rende adatto a percorrenze di media e lunga distanza, permette di ridurre ulteriormente la tara del veicolo, aumentandone il carico utile. Inoltre, l'impiego di camion alimentati a gas naturale, siano essi CNG o LNG, determina un notevole vantaggio economico per le aziende di trasporto. Infatti, nel caso delle missioni di distribuzione regionali, è stato calcolato che, su percorrenze di 40.000 km l'anno, il risparmio rispetto a un diesel sia pari a circa 10 mila euro. In compiti di raccolta dei rifiuti, invece, il vantaggio economico arriva a oltre 20 mila euro l'anno. Le opportunità di mercato per questi veicoli riguardano soprattutto la distribuzione alimentare, gli impieghi di logistica e la consegna notturna delle merci (quando è necessaria una ridotta rumorosità). In media, l'abbattimento delle emissioni sonore degli Stralis alimentati a gas naturale è compresa tra i 3 e i 6 decibel, rispetto a un veicolo di pari potenza dotato di motore diesel.

Recentemente, alcuni camion LNG sono stati testati da importanti clienti europei. I positivi risultati ottenuti dimostrano che questi mezzi a trazione alternativa possono avere un ampio ventaglio di utilizzo, per missioni diversificate in ambito distributivo. Il trattore esposto ad Amsterdam copre le applicazioni fino a 40 tonnellate di peso complessivo. Il motore è un Cursor 8 a gas naturale da 330 Cv, con cambio manuale, Intarder ed EBS di serie. Si tratta della versione ideale per le missioni di distribuzione a livello regionale e nazionale, come il trasporto di carburante. I modelli LNG saranno presto disponibili anche nelle versioni cabinato a 2 e 3 assi, per compiti di trasporto urbani ed extraurbani, con trasmissione manuale a 16 marce e rallentatore idraulico o, in alternativa, con cambio automatico a 6 rapporti abbinato a un convertitore di coppia e a un rallentatore integrato. Il motore Cursor 8 a gas naturale rispetta i limiti di emissione della normativa Euro VI, che entrerà in vigore dal 2014.

Recentemente, alcuni camion LNG sono stati testati da importanti clienti europei. I positivi risultati ottenuti dimostrano che questi mezzi a trazione alternativa possono avere un ampio ventaglio di utilizzo, per missioni diversificate in ambito distributivo. Il trattore esposto ad Amsterdam copre le applicazioni fino a 40 tonnellate di peso complessivo. Il motore è un Cursor 8 a gas naturale da 330 Cv, con cambio manuale, Intarder ed EBS di serie. Si tratta della versione ideale per le missioni di distribuzione a livello regionale e nazionale, come il trasporto di carburante. I modelli LNG saranno presto disponibili anche nelle versioni cabinato a 2 e 3 assi, per compiti di trasporto urbani ed extraurbani, con trasmissione manuale a 16 marce e rallentatore idraulico o, in alternativa, con cambio automatico a 6 rapporti abbinato a un convertitore di coppia e a un rallentatore integrato. Il motore Cursor 8 a gas naturale rispetta i limiti di emissione della normativa Euro VI, che entrerà in vigore dal 2014.

**L'utilizzo di camion alimentati a gas naturale determina un grande vantaggio economico per le società di trasporto**



**L'AZIENDA ITALIANA: ATTESI RISPARMI DEL 20%**

Il Gruppo FA.PA. SRL, nato grazie all'iniziativa di alcuni componenti della famiglia Barbetti di Gubbio, affermati imprenditori nel settore cementiero, è formato da aziende di trasporto attive da anni nel settore trasporto come AT DUE SRL e dalla più recente LOGICOMPANY 3 SRL, attiva nella movimentazione delle merci in regime di temperatura controllata per i maggiori player della grande distribuzione italiana. Attualmente il Gruppo è in grado di movimentare circa 300 veicoli, di proprietà (la sola Logicompany ha una flotta di circa 150 camion).

Ora oltre alla fornitura di 10 Iveco Ecostralis, LOGICOMPANY 3 SRL è in attesa di 10 Stralis LNG: i primi 5 veicoli, di cui uno è stato esposto al Rai di Amsterdam, sono in fase di consegna. Si tratta indubbiamente di una scelta controcorrente per un'azienda italiana. Quali sono le motivazioni? "È da anni che stiamo seguendo con interesse questo settore – spiega Mario Ambrogi, Amministratore Unico di LOGICOMPANY 3 SRL –, fino a poco tempo fa non erano disponibili soluzioni di questo tipo in Italia. Ora, per fortuna, non è più così. La nostra scelta è stata motivata sostanzialmente da due ragioni: innanzitutto un fattore di ordine ambientale e poi uno di tipo economico, legato al risparmio di carburante. Infatti, utilizzeremo gli Stralis LNG in aree in cui sono richiesti veicoli a basso impatto ambientale, augurandoci che la nostra attenzione per la sostenibilità del trasporto sia compensata da un'adeguata riduzione dei costi di gestione, soddisfacendo al contempo la sempre maggiore attenzione all'ambiente dei nostri committenti". Che risparmio in percentuale vi aspettate dall'utilizzo di questi camion? "Questo è per noi un progetto nuovo, quindi tutto da verificare. Tuttavia, se consideriamo che 1 litro di gasolio corrisponde più o meno a 1 kg di metano liquido, il risparmio dovrebbe attestarsi attorno al 20%". Come vi state organizzando per il rifornimento di metano liquido? "Stiamo valutando due soluzioni: un nostro impianto interno e uno pubblico in zona. Vedremo quale alternativa scegliere". Utilizzerete autisti particolari per questi mezzi? "Facciamo regolarmente formazione per tutti i nostri conducenti. In questo caso, sono stati individuati driver dedicati, che verranno formati per l'utilizzo più corretto dei mezzi".



# I DIESEL ELETTRICI SI FANNO STRADA

**I bus urbani a trazione alternativa di Iveco Irisbus fanno il pieno di ordini in Francia. Abbattono del 25-35% i consumi di gasolio e le emissioni di anidride carbonica**

di Emanuela De Vita





**L**e cifre sono da vero record per dei veicoli a trazione alternativa. La municipalizzata di Digione ha, infatti, ordinato 102 autobus ibridi diesel-elettrici di Iveco Irisbus, di cui 41 standard e 61 autosnodati. Si tratta, in termini di volumi, della più importante commessa mai registrata fino ad oggi in Europa. I diesel-elettrici, prodotti nello stabilimento Iveco Irisbus di Annonay in Francia, sono disponibili come veicoli completi (Citelis da 12 e 18 metri di lunghezza) oppure come autotelai, carrozzati nello stabilimento di Rorthais e venduti con la denominazione commerciale di Access'Bus GX 327 e GX 427. L'ordine record della città di Digione conferma l'accoglienza molto positiva di questa tipologia di veicoli in Francia. A oggi, infatti, Iveco ha consegnato quindici autobus ibridi diesel-elettrici e raccolto ordinativi per oltre 170 unità. Alcuni veicoli sono attualmente in esercizio a Poitiers, Tolone, Monza, Parigi e sull'isola di La Reunion. I nuovi ordini riguardano, invece, le forniture per le città di Rouen, Annecy, Digione e Bordeaux. Sempre in Francia, a Orleans, è stata avviata una partnership con Keolis per l'impiego di un bus ibrido da 12 metri nell'arco di tre anni. In Canada, inoltre, la STM (Société de Transport de Montréal) e la RTL (Réseau de Transport de Longueuil) testeranno per alcuni mesi sulla loro rete urbana il Citelis ibrido da 18 metri. Altri Citelis diesel-elettrici sono in fase di sperimentazione presso alcuni operatori europei, come quelli in servizio a Vienna, in Austria.

## MENO GASOLIO, MENO GAS A EFFETTO SERRA

Fedele alla sua vocazione di costruttore innovativo, pronto a rispondere alle richieste sempre più frequenti di veicoli a basso impatto ambientale, Iveco Irisbus propone la gamma Citelis, nelle versioni da 12 e 18 metri, con una tecnica di propulsione di nuova generazione proiettata verso il futuro: la trazione ibrida. Sviluppato grazie a un accordo di collaborazione con BAE Systems per la fornitura di componenti della linea di trazione, l'ibrido seriale diesel-elettrico associa un motore termico Tector EEV di 6 litri di cilindrata, prodotto da FPT Industrial, a un moto-generatore, che recupera l'energia accumulata durante la decelerazione. Il diesel di un ibrido ha una cilindrata inferiore del 25% rispetto al motore che equipaggia un veicolo tradizionale. Il generatore, accoppiato al propulsore termico, fornisce l'energia elettrica e permette di evitare l'uso del motorino d'avviamento e dell'alternatore. Il motore elettrico di elevata potenza fornisce la trazione del veicolo attraverso un ponte, identico a quello dei modelli diesel. Questa architettura ibrida seriale consente l'eli-



minazione del cambio. Le batterie agli ioni di litio di ultima generazione servono per l'accumulo di energia in fase di decelerazione e per restituirla in accelerazione. I risultati ambientali sono molto soddisfacenti. Con l'ibridizzazione della catena cinematica si ottiene, infatti, una riduzione media dei consumi di gasolio e delle emissioni di CO<sub>2</sub> compresa fra il 25 il 35%. Un simile abbattimento delle emissioni significa circa 500 grammi di CO<sub>2</sub> in meno per ogni chilometro percorso. Considerando una percorrenza annua di 50 mila km l'anno (che è il valore medio di un autobus di linea), si ottiene una riduzione di circa 25 tonnellate delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera.

Gli autisti hanno infine unanimemente apprezzato la facilità di guida del veicolo, che offre comfort, potenza e flessibilità. Oltre a questo, il veicolo garantisce anche un elevato livello di comfort per i passeggeri, grazie a una buona ripresa che è, al tempo stesso, graduale e progressiva.

Nella pagina a fianco,  
un Citelis ibrido snodato  
da 18 metri.

Sopra, due esemplari  
diesel-elettrici da 12 metri  
di lunghezza



# LA CRESCITA PASSA DALLA LOGISTICA

**A Verona, promosso dalle Officine Brennero, un confronto sui temi dell'efficienza del trasporto e della logistica fra operatori del settore, politici e amministratori locali**

Il sistema Italia per crescere ed essere competitivo ha bisogno di una logistica più efficiente a tutti i livelli: dai mezzi di trasporto moderni e tecnologicamente evoluti alle infrastrutture, dagli addetti, che devono essere adeguatamente preparati e formati, agli operatori di settore. È quanto emerso da una tavola rotonda promossa a Verona dalle Officine Brennero, che ha visto la partecipazione di Antonio Cancian, deputato al Parlamento europeo e membro della Commissione per il trasporto e il turismo, Klaus Pintus, Amministratore delegato di Nagel Italia, Guido Maina, Iveco Supply chain ed Eugenio Morello, del CSST – Centro Studi Iveco sui Sistemi di Trasporto. “Lo scopo dell’iniziativa – spiega Federico Gaiazzi, Amministratore delegato delle Officine Brennero – è di creare eventi a valore aggiunto per le aziende, proponendo soluzioni e strumenti per migliorarne l’efficienza e la produttività. E non c’è miglior punto di partenza che parlare di logistica, un settore dove Iveco e Officine Brennero sono attori di primo piano, poiché forniscono veicoli e servizi per migliorare il livello qualitativo dell’intero comparto”. Sulla necessità di un approccio di ampio respiro per il miglioramento dell’efficienza del sistema logistico si è soffermato Antonio Cancian. “Bisogna considerare e risolvere contemporaneamente

– ha affermato il parlamentare europeo – tutti e tre gli elementi del problema: l’uomo, che deve avere un’adeguata formazione nello specifico campo, le infrastrutture, collegando i corridoi ai nodi sparsi sul territorio, e la tecnologia, per ridurre gli sprechi del sistema, come i viaggi di ritorno a vuoto. In quest’ottica, una pianificazione a livello locale non è sufficiente se non è accompagnata da adeguate politiche nazionali ed europee”. Le prospettive di crescita degli operatori logistici e la polverizzazione del settore del trasporto italiano sono stati i temi trattati da Klaus Pintus. “Il segreto di un operatore logistico – ha affermato l’Ad di Nagel Italia – è di andare incontro alle esigenze della produzione, fornendo un servizio chiavi in mano che comprende processi sui semilavorati, gestione degli ordini, picking e distribuzione, compiti difficili da svolgere per le aziende non strutturate, di piccole dimensioni”. Insomma, per crescere occorre specializzarsi. A livello individuale a Verona (al Quadrante Europa) lo si può fare partecipando al corso biennale (sono 1.850 ore di formazione) per il diploma di tecnico superiore dei trasporti e dell’intermodalità, organizzato dall’Istituto tecnico superiore (di cui Giorgio Adami è il presidente) LAST. Alla fine, il posto non è assicurato, ma le possibilità di trovarne uno aumentano.



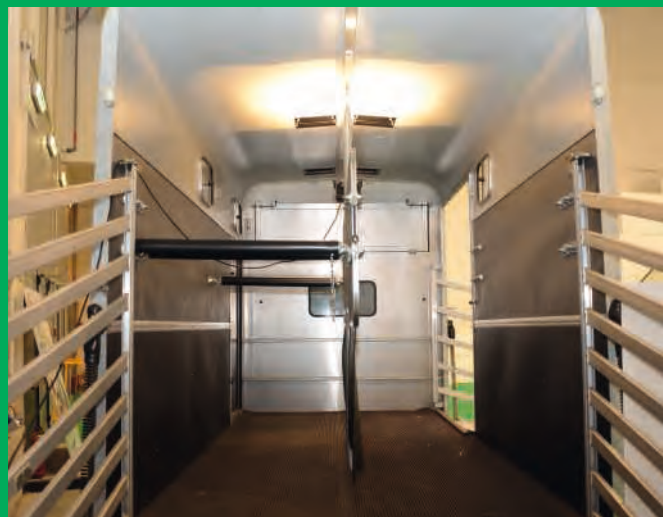


# AI CAVALLI PIACE IL DAILY

**Il leggero di Iveco abbinato a una furgonatura dello specialista inglese lfor Williams è il mezzo ideale per trasportare senza stress due cavalli**

**L'**equitazione, in Italia, è una pratica in continua ascesa. Come ha dimostrato l'affluenza di pubblico e di appassionati all'ultima edizione di Roma Cavalli, il Salone internazionale dell'equitazione e dell'ippica tenutosi nella capitale. Per l'occasione Iveco, insieme alla concessionaria Salaria Carri, ha esposto il Nuovo Daily 35S11 a gomma singola, abbinato a una furgonatura dell'inglese lfor Williams studiata per il trasporto di due cavalli collocati in linea, cioè parallelamente alla direzione di marcia del veicolo. L'allestimento, distribuito in Italia dalla Giancarlo Crespi di Livorno attraverso la rete dei concessionari Iveco, è realizzato in acciaio zincato e alluminio per contenere la tara e proteggere la struttura dalla corrosione dovuta agli agenti atmosferici. La furgonatura, dotata di due rampe – una posteriore e una laterale – con portata di 1.055kg, è rivestita con uno strato di gomma lavabile. Per facilitare l'azionamento delle rampe sono previste molle di sollevamento ancorate ai montanti. Lo spazio interno può essere suddiviso con una parete estraibile per adattarlo alle specifiche esigenze di trasporto. In ordine di marcia la furgonatura ha una tara di 850 kg, il che consente di avere una portata utile di 1.055 kg rimanendo nel limite delle 3,5 tonnellate di massa totale a terra dei veicoli guidabili con la patente B. Il Nuovo Daily 35S11 è equipaggiato con un motore FPT Industrial F1A, Euro 5 da 106 Cv, dotato di sistema EGR (Exhaust Gas Recirculation) per ridurre le emissioni inquinanti. Monta sospensioni anteriori a balestra trasversale in materiale composito, adatte alla particolare missione di trasporto del veicolo, mentre quelle posteriori sono a balestra parabolica monolama. Il sedile passeggero singolo e i cerchi in lega leggera forniscono un ulteriore contributo al contenimento della tara, senza incidere negativamente sulla tradizionale robustezza del Daily. La collaborazione di lfor Williams con la rete Iveco

risale agli anni '80 e, da allora, le furgonature della casa inglese hanno sempre accompagnato le evoluzioni della gamma Daily, considerata la piattaforma ideale per stabilità (indispensabile, a causa del baricentro alto e degli spostamenti del carico) e robustezza strutturale per il trasferimento dei quadrupedi. La Salaria Carri, grazie anche alla passione per l'equitazione dell'Amministratore unico Roberto Capezzuoli, ha sviluppato negli anni il comparto dei veicoli con allestimento trasporto cavalli, potendo contare su un vasto numero di praticanti – oltre 15 mila nella sola zona di Roma – tesserati FISE (Federazione Italiana Sport Equestri).



In alto, l'allestimento lfor Williams sul Nuovo Daily 35S11. Sopra, gli interni





# FIAT INDUSTRIAL SCENDE IN CAMPO

I tecnici di Iveco-Magirus curano la manutenzione dei mezzi dei Vigili del Fuoco, mentre le macchine movimento terra di CNH intervengono nelle aree più colpite dal sisma

di Giorgio Garrone





**N**el momento del bisogno, un aiuto concreto e immediato vale più di mille discorsi. È il criterio cui si è ispirata Fiat Industrial per sostenere le popolazioni dell'Emilia dopo il disastroso terremoto dello scorso maggio. Iveco-Magirus, leader nella realizzazione di autoscale e pompe antincendio, è intervenuta mettendo a disposizione due squadre di supporto tecnico, che operano presso il campo avanzato di San Prospero (Modena) dove sono attivi oltre 250 Vigili del Fuoco. Lo scopo di quest'azione è duplice. Da un lato, grazie a un carro officina distaccato nella base avanzata, garantire l'operatività sulle 24 ore delle autoscale fornite nel corso degli anni da Iveco-Magirus, che vengono impiegate senza sosta nelle attività di messa in sicurezza degli edifici danneggiati dal sisma, soprattutto per la rimozione delle parti pericolanti e per permettere agli specialisti di accedere senza rischi alle aree critiche delle case o dei capannoni industriali. Dall'altro, la seconda squadra di supporto fa la spola fra la sede di Brescia di Iveco-Magirus e la base avanzata per assicurare il flusso dei ricambi, indispensabili per l'attività dei mezzi dei Vigili del Fuoco. Gli interventi di maggior rilievo sulle autoscale hanno riguardato la componentistica oleodinamica ed elettronica, per garantire l'efficienza degli impianti e il funzionamento in sicurezza. Un elevato numero di operazioni manutentive ha interessato anche gli organi meccanici e idraulici delle autopompe. La necessità di mettere in sicurezza gli edifici danneggiati dal sisma e di effettuare sopralluoghi tecnici immediati dopo le scosse di terremoto ha impegnato duramente i mezzi dei Vigili del Fuoco. Lo testimoniano, in modo indiretto, le cifre delle verifiche di agibilità dei fabbricati che, a metà giugno, hanno superato i 35 mila interventi. A questi si aggiungono gli oltre 7.500 sopralluoghi effettuati in base alla scheda di rilevamento danni Aedes, specifica per gli eventi sismici.

CNH ha messo a disposizione della Protezione Civile un'unità di soccorso d'emergenza costituita da meccanici e operatori specializzati, dotati di officine mobili e di un ampio parco di macchine movimento terra, nel quale figurano 12 mezzi leggeri - sollevatori telescopici, miniscavatori, minipale compatte e terne - oltre a escavatori e a pale gommate. L'unità d'emergenza, articolata in quattro squadre, agisce autonomamente con il coordinamento della Protezione Civile ed è attiva in alcuni dei comuni più colpiti dal sisma dello scorso maggio: Cavezzo (MO), Finale Emilia (MO) e Midolla (MO). Si è occupata della realizzazione della rete fognaria, della preparazione del terreno per i campi di accoglienza degli sfollati, della rimozione delle macerie dai centri storici e della demolizione degli edifici pericolanti. CNH ha messo anche a disposizione il complesso industriale di Cento (Ferrara), perché le aziende locali colpite dal terremoto possano trovare una sede adatta per riprendere le attività produttive, il cui blocco prolungato, in seguito al sisma, potrebbe costare 3,2 miliardi di euro - con un abbassamento di due decimi di punto del Pil italiano - che si aggiungono ai 5 miliardi di danni già riscontrati nelle aree più colpite.



In alto e al centro, i tecnici di Iveco-Magirus al lavoro. Sopra, un escavatore cingolato della New Holland



# GIÙ I PREZZI DEI RICAMBI

Iveco dà un taglio ai prezzi dei ricambi **ORIGIN 100% IVECO**. Per tutto il 2012 sono tantissime le proposte con riduzione fino al 50%



ABBIAMO DATO  
UN TAGLIO. AI PREZZI.

PER TUTTO IL 2012,  
RICAMBI ORIGINALI  
SEMPRE PIÙ VANTAGGIOSI.

**ORIGIN 100% IVECO**

In un momento di difficoltà generale dell'economia italiana e del mondo del trasporto in particolare, Iveco ha deciso di venire incontro ai suoi clienti con un'iniziativa molto vantaggiosa. Lo fa proponendo piani per stimolare gli investimenti in nuovi veicoli e agendo sui costi totali d'esercizio dei mezzi perché incidano meno, rispetto al passato, sui bilanci delle aziende. In quest'ambito, è partita a inizio anno (e durerà per tutto il 2012) l'iniziativa di riallineamento dei listini dei Ricambi Originali Iveco, che prevede riduzioni consistenti – anche del 30, 40% e oltre – su famiglie selezionate di componenti.

Si tratta di quelle maggiormente richieste dalle aziende di trasporto per gli interventi di manutenzione, come i freni, le frizioni, le sospensioni, i paraurti, i motorini d'avviamento, gli alternatori e i radiatori acqua.

Ogni mese, si arricchisce l'offerta di ricambi interessanti dall'azione, valida su tutta la Rete Autorizzata Iveco. Il riallineamento dei prezzi dei ricambi originali riguarda componenti di veicoli di tutte le gamme Iveco: dai leggeri Daily ai medi della serie Eurocargo, fino agli Stralis e ai Trakker. Intervenire sensibilmente sulla riduzione dei prezzi di listino, in questo momento di mercato, significa permettere alle aziende di trasporto di effettuare gli interventi manutentivi con Ricambi Originali Iveco, a costi sempre più vantaggiosi.





# SCONTI E TANTI VANTAGGI

**Tagliandi a prezzo all inclusive, ricambi in promozione e una campagna specifica per la sostituzione del motore. Ecco come Iveco si prende cura dei Daily**



**C**i sono buone notizie per chi possiede un Daily in Italia. Con l'iniziativa Iveco Days, valida fino al 31 agosto, è più conveniente effettuare i tagliandi manutentivi e acquistare i ricambi a prezzi promozionali. L'offerta riguarda i veicoli Model Year 2006-2009, che possono effettuare il tagliando previsto dal programma di Manutenzione per i 40 mila e gli 80 mila chilometri al costo *all inclusive* di 160 euro. Il tagliando comprende la sostituzione dell'olio motore, del filtro olio e del filtro del combustibile, oltre a 10 controlli addizionali previsti da Iveco. Nel prezzo globale dell'operazione sono inclusi i costi della manodopera. Inoltre, l'iniziativa Iveco Days propone una serie di ricambi in promozione, come i dischi freno, le visiere paraso-

le, le pastiglie freno, i condizionatori, i radiatori, gli spray disinfettante e le schiume detergenti GEN-ART (con profumatore in omaggio). Infine, la campagna per la sostituzione del motore del Daily offre, a chi vi aderisce, una garanzia di due anni con possibilità di finanziamento della durata di 12 o 24 mesi con Iveco Finanziaria a TAN e TAEG pari a zero. L'iniziativa Iveco Days si inserisce nell'ambito delle azioni per ridurre i costi totali d'esercizio dei veicoli (Total Cost of Ownership), fornendo agli utilizzatori un pacchetto su misura di prodotti e servizi. La campagna di comunicazione si è basata sul mailing diretto ai clienti, su un kit di materiale pubblicitario fornito alle Officine aderenti e ai Concessionari. Inoltre, sono stati utilizzati i nuovi media sul web, come i banner su diversi motori di ricerca, e uno spazio dedicato nella homepage [www.iveco.it](http://www.iveco.it).



**Quali sono i compiti e come operano i centri specializzati Iveco di Piacenza e Bari per il ritiro e la vendita dei veicoli d'occasione. Le caratteristiche dell'innovativa garanzia Usato Plus**

**di Giorgio Garrone**

# L'USATO È BUSINESS

**V**ent'anni d'esperienza nella gestione diretta dell'usato proveniente dalle grandi flotte e dai contratti di buy-back, nella ricerca di mercati d'esportazione per i camion di seconda mano e molto altro ancora: questa la complessa realtà dei centri usato Iveco di Piacenza e Bari, che Camion & Servizi ha esplorato insieme a Domenico Nastasi, Iveco Used Sales Manager, Italy Market.

**C&S.** *Facciamo un po' di storia: quando sono nati e come si sono sviluppati i Centri Usato Iveco in Italia?*

**Nastasi.** Piacenza ha aperto i battenti nel 1992

mentre la sede di Bari, che gestisce l'area del centro-sud d'Italia, è stata inaugurata nel 1998. Nel corso degli anni sono progressivamente aumentati i volumi di vendita dei veicoli d'occasione che, nel 2011, hanno toccato le 1.700 unità: 1.300 circa a Piacenza, il resto al Sud.



**C&S.** *Da dove provengono i camion che transitano in queste strutture specializzate?*

**Nastasi.** Tre sono le principali fonti di approvvigionamento degli usati: i ritiri dalle grandi flotte che, per i volumi in gioco o per l'importanza strategica, non possono essere gestiti direttamente dalla rete dei concessionari, l'importazione (soprattutto di Daily ed Eurocargò) dagli altri centri usato



Iveco ubicati nei major market europei, come Francia e Germania, e la gestione dei veicoli provenienti dai contratti di leasing rescissi per insolvenza dei sottoscrittori. A queste attività si aggiungono alcuni business collaterali, come l'acquisto sul mercato di camion d'occasione quando esistono adeguati margini di guadagno e la permuta di mezzi di seconda mano con altri usati.

**Il sito Internet  
www.iveco-used.it  
dà accesso  
a un database  
di oltre 10 mila camion  
usati in tutta Europa**

**C&S.** *Chi sono i clienti dei Centri Iveco?*

**Nastasi.** Il 50% delle macchine è assorbito dalla rete dei concessionari, mentre il 40% va agli operatori professionali (commercianti) e il rimanente 10% è acquistato dagli utilizzatori finali. In tutti i casi, si tratta di veicoli piuttosto recenti, quasi esclusivamente Euro 5 se si parla di pesanti, Euro 4 nel caso dei leggeri. Gli usati più 'freschi' sono quelli che rientrano dai leasing con un'età media attorno ai due anni, mentre i camion provenienti dai contratti di buy back hanno un'anzianità operativa di 3-4 anni.

**C&S.** *Come si fa a scovare gli acquirenti di un camion d'occasione?*

**Nastasi.** Coniugando i metodi di lavoro tradizionali agli strumenti innovativi, come Internet. Abbiamo un team di quattro venditori – tre a Piacenza e uno a Bari – che gestisce i rapporti con i concessionari. Poi ci sono i periodici specializzati nelle offerte fotografiche di usato e il nostro sito web, [www.iveco-used.it](http://www.iveco-used.it), dov'è possibile attingere a un database di oltre 10 mila veicoli, attraverso un'area riservata che richiede un nome utente e una password, e un'area pubblica aperta a tutti gli interessati. La novità principale di quest'anno è rappresentata dalla gestione congiunta anche degli usati di Irisbus e Astra, in una logica di best practice condivisa. Il sito è stato accolto molto favorevolmente dai concessionari, come testimonia l'elevato grado di partecipazione all'iniziativa. Un altro settore al quale guardiamo con interesse è quello delle aste on-line.

**C&S.** *Il ricondizionamento degli usati è una prassi standard, oppure avviene solo su richiesta degli acquirenti?*

**Nastasi.** Il ripristino di un camion d'occasione è legato a una trattativa commerciale e risponde a una specifica esigenza del cliente. Riguarda soprattutto i camion venduti agli utilizzatori finali, ai quali possiamo proporre un pacchetto completo di servizi che comprende il ricondizionamento, il finanziamento e la

nuova garanzia Usato Plus – si veda il box. Quest'ultima, offerta anche da tutti i concessionari della rete Iveco, copre gli eventuali inconvenienti alla driveline per un periodo compreso fra 6 e 24 mesi. Si applica ai veicoli che non hanno

superato i 6 anni dalla data di prima immatricolazione al momento della stipula del contratto.

**C&S.** *Un tempo, alcuni concessionari pensavano che l'usato fosse un 'male' necessario: adesso la mentalità è cambiata?*

**Nastasi.** Sì, poiché da imprenditori hanno capito che era indispensabile differenziare il campo d'attività. Con una saggia gestione, l'usato è sicuramente un business. E non da poco.

**Nella pagina a fianco, il piazzale del Centro Usato Iveco di Piacenza. In basso, Domenico Nastasi, Iveco Used Sales Manager, Italy Market. Sotto, uno schieramento di trattori d'occasione**



**NESSUNA SORPRESA CON LA  
NUOVA GARANZIA USATO PLUS**

L'affidabilità di un usato può essere una vera incognita. Non lo è più se l'acquisto è abbinato alla garanzia Iveco Usato Plus, che copre per 6, 12 o 24 mesi i costi di riparazione dei principali organi della catena cinematica dei veicoli di non oltre sei anni d'anzianità al momento della stipula del contratto. Per soddisfare lo standard Iveco Usato Plus i mezzi d'occasione vengono sottoposti a una serie di controlli preliminari, che riguardano i componenti critici, come l'idroguida, il cambio e i sistemi elettronici, oltre alla sostituzione dell'olio motore e dei filtri. La garanzia – con specifici limiti di percorrenza chilometrica secondo il segmento di peso di appartenenza del camion d'occasione – copre i costi di manodopera e dei ricambi per la riparazione del motore, della scatola cambio, del ponte, della centralina Edc, delle sospensioni, della trasmissione e dell'impianto di climatizzazione.



# È CAMBIATO IL MODELLO DI BUSINESS

**Da costruttori di veicoli a fornitori di soluzioni integrate di mobilità. I punti salienti dell'intervento di Norbert Holzer, Iveco Senior Vice President - Heavy Commercial Vehicles, Special Vehicles and Bus Platform - al workshop dell'Associazione tedesca dell'industria automotive a Francoforte**

di Max Cascini

**I**l workshop internazionale organizzato a Francoforte dalla VDA – l'Associazione tedesca delle industrie automotive – prima del salone di Hannover è, da sempre, l'occasione per fare il punto sui mutamenti e sulle tendenze emergenti del settore. E di cambiamenti radicali del modello di business dei costruttori di camion ha parlato Norbert Holzer, Iveco Senior Vice President - Heavy Commercial Vehicles, Special Vehicles and Bus Platform. La situazione economico finanziaria, che continuerà a condizionare negativamente per tutto il 2012 il tasso di crescita in Europa, ha trasformato radicalmente l'intero comparto automotive. Si tratta di un mutamento così profondo da richiedere un nuovo modello di business. E, in questo contesto, l'esperienza accumulata

in passato con le precedenti crisi non è di nessun aiuto. Oggi, se un'azienda vuole avere successo, è di vitale importanza che riesca a strutturare la propria offerta sulle specifiche esigenze della clientela. Ecco perché Iveco pone al centro del proprio modo d'agire il cliente e la sua produttività. La capacità di costruire un legame con gli acquirenti e di capirne le esigenze di trasporto è l'elemento chiave per il successo di un'azienda automotive. In altre parole, occorre trasformarsi da costruttori di camion in fornitori di soluzioni integrate di mobilità. Per vendere veicoli, bisogna dimostrare a chi li utilizza che essi conferiscono un valore aggiunto al business. Un elemento di fondamentale importanza per la redditività di un'impresa di trasporto è il costo totale di esercizio (TCO – Total Cost of Ownership) dei



camion. Iveco è in grado di determinarlo con precisione e propone innovative soluzioni per ridurre l'incidenza. Per raggiungere questo obiettivo l'azienda ha creato al proprio interno un gruppo di lavoro per analizzare tutte le componenti del TCO nelle diverse gamme di prodotto: leggeri, medi, pesanti, autobus e veicoli speciali.

Qual è l'impatto che un costruttore può avere sul costo totale di esercizio di un camion? Basta prendere in considerazione tre fattori: il valore residuo, i consumi di gasolio e i costi di manutenzione. Il primo elemento riflette la qualità intrinseca del prodotto. Per migliorarla, Iveco ha lavorato molto sui materiali e sulle soluzioni tecnologiche per preservare il livello qualitativo nel tempo. Sul fronte dei consumi, nel 2010 è stato lanciato sul mercato l'Ecostralis, che riduce del 7,32% - come ha certificato l'ente tedesco TÜV SÜD - i consumi di gasolio nelle applicazioni su lunga distanza. E poi, c'è la nuova generazione di motori di FPT industrial, basata sull'esclusiva tecnologia High-Efficiency SCR, che permette di rispettare i limiti di emissione Euro VI, senza il sistema di ricircolo di gas combusti (EGR). Per ridurre i costi di assistenza, Iveco ha sviluppato piani specifici di manutenzione e riparazione, ma ha anche agito a livello di progettazione, per rendere più longevi quei componenti che, dal punto di vista statistico, hanno richiesto maggiori interventi d'officina. L'offerta di soluzioni di mobilità 'su misura' di Iveco non si limita, però, ai veicoli diesel tradizionali. Comprende anche mezzi a trazione alternativa a basso impatto ambientale. È il caso del Daily Electric, per il quale è stato separato il costo del veicolo da quello del pacco batterie, che viene fornito al cliente in leasing con un canone mensile, mentre Iveco si occupa della garanzia, degli interventi di manutenzione e riparazione e dell'eventuale sostituzione degli accumulatori al termine della vita utile. Un altro esempio di soluzione 'su misura' è la fornitura - la più importante in Europa in termini di volumi - di 102 autobus



Sopra, Norbert Holzer, Iveco Senior Vice President - Heavy Commercial Vehicles, Special Vehicles and Bus Platform

ibridi alla città di Digione, che si è concretizzata, grazie anche a un ampio ventaglio di servizi aggiuntivi: dal finanziamento a un accordo di manutenzione e riparazione per un periodo 15 anni.

Al di là dei singoli casi, ciò che conta oggi per le aziende di trasporto è avere oneri fissi, sui quali basare i loro budget e conoscere i costi (in tonnellate chilometro) delle merci trasportate, ed è esattamente questa la strada intrapresa da Iveco.







TAGLIABUE

# DIECI DAILY PRONTI A TUTTO

**Icona dell'affidabilità e della qualità nel settore delle grandi opere, Tagliabue Spa ha sempre avuto come mission aziendale l'innovazione e ha scelto Iveco per la sua flotta**

In alto, una fase della consegna dei Nuovi Daily alla Tagliabue. Da sinistra, Federico Tentori della Tentori Veicoli Industriali, con Alessandro e Luca Asti, titolari della Tagliabue

**N**ata nel 1974 come piccola azienda artigianale, Tagliabue Impianti si è trasformata nel 1987 in Tagliabue Spa, strutturata in 5 divisioni: gas, acqua, aria, ingegneria e nuove energie. La società, con sede a Paderno Dugnano in provincia di Milano, opera su tutto il territorio italiano e ora guarda anche oltre i confini italiani. È specializzata nella progettazione e realizzazione di metanodotti, acquedotti, reti idriche, impianti di teleriscaldamento per la produzione di energia tradizionale e alternativa,



impianti termici, di condizionamento e idraulici ad alta tecnologia, sistemi antincendio e di sicurezza. Nel corso degli anni, il business è cresciuto e i dipendenti sono passati dai 2 iniziali agli attuali quasi 300. Tagliabue ha sempre investito in mezzi all'avanguardia, tra cui gli escavatori a risucchio – per raccogliere il materiale di scavo e abbattere le polveri – particolarmente innovativi e oggetto di grande interesse in tutta Europa. In un'ottica di ricerca della qualità, nel parco aziendale non potevano mancare i camion di Iveco. Gli ultimi, in ordine di tempo, ad aggiungersi alla flotta aziendale sono stati dieci Daily in versione furgone e autotelaio cabinato. I primi sono stati

**“La scelta di acquistare i Daily è stata fatta tenendo conto dell'affidabilità del prodotto”**

allestiti come officine mobili, con attrezzature di saldatura e per le riparazioni sul campo. I secondi, invece, sono equipaggiati con cassoni ribaltabili. Perché la scelta è caduta proprio sui Daily? “Abbiamo una flotta di quasi 200 camion – spiega Giuseppe Asti, Presidente della società – che comprende anche veicoli del segmento medio, pesanti stradali e mezzi d'opera. La scelta dei Daily è basata sull'affidabilità del prodotto. Al quale stiamo convertendo l'intero parco dei leggeri, dopo qualche esperienza con brand stranieri”. Qual è la mission dei vostri Daily? “Trasportano materiali e personale specializzato per i lavori di manutenzione generale, sia negli stabilimenti che nei cantieri stradali, o durante la realizzazione degli acquedotti. La percorrenza media è di circa 200-250 km al giorno. In alcuni casi, invece, ci attestiamo su valori inferiori, ma le condizioni operative sono decisamente più impegnative. Abbiamo, per esempio, alcuni veicoli in Sardegna che effettuano spostamenti limitati, ma che devono lavorare in condizioni difficili, sia dal punto di vista della situazione in cantiere sia sotto il profilo della viabilità. Si tratta quindi di camion che, in ogni caso, devono dare il meglio di sé, sia che percorrano molta strada sia che ne facciamo poca, ma in contesti impegnativi”. Avete nella flotta anche parecchi Eurocargo e Trakker. Quali sono i loro compiti di trasporto? “Utilizziamo gli Eurocargo per gli spostamenti delle macchine movimento terra compatte e per il carico dei materiali, mentre i Trakker vengono impiegati per il trasporto di inerti, asfalto e altri prodotti”.



## IL CONCESSIONARIO: È UNA VITA CHE LI SERVIAMO

Dietro un cliente importante, c'è sempre un concessionario di riferimento strutturato ed efficiente, come nel caso di Tentori. La storia della Tentori inizia negli anni '50. Nel 1974, ricevuto uno tra i primi mandati Iveco, Tentori si trasferisce a Molteno e successivamente, per seguire lo sviluppo commerciale, inaugura la nuova sede di fronte alla struttura dedicata al service, sulla superstrada Milano Lecco. “Tagliabue è un nostro cliente storico, – afferma Massimo Tentori – abbiamo iniziato a fornire nel 1974 un primo autocarro Fiat 40 e in seguito mezzi d'opera a 3 e 4 assi, poi nel 2009 siamo passati ai medi, con gli Eurocargo 160 equipaggiati con ribaltabile. Ora è la volta di 10 Daily, sia cabinati che furgonati, con motorizzazione da 110 Cv, tagliata su misura per le specifiche esigenze di trasporti aziendali. I Daily, grazie alla loro affidabilità, sostituiscono un parco veicolare esistente di altri marchi. Una bella soddisfazione, non c'è che dire!”



TRACEM

# DAL CIELO QUALCUNO CI GUARDA

**La gestione telematica dei veicoli con Blue&Me Fleet Professional dà una mano a ridurre i consumi di gasolio, anche nel trasporto del cemento. Parola di Tracem**

**Q**uando si parla dei sistemi telematici di controllo dei veicoli, si pensa subito ai trasporti in regime di temperatura controllata o alla movimentazione di prodotti chimici o di merci pericolose. La Tracem Autotrasporti di Gubbio ha fatto una scelta per alcuni aspetti controcorrente, applicandola al comparto del cemento e alla filiera pro-

duuttiva. Ha, infatti, equipaggiato 4 Stralis AT440S45 e 2 trattori Trakker 720T45, recentemente acquistati dalla concessionaria CIVI – Centro Italia Veicoli Industriali di Perugia –, oltre ai 5 Stralis AT440S45 ritirati a giugno 2011, con dispositivo Blue&Me Fleet Professional. Si tratta del sistema più completo fra quelli offerti da Iveco per il controllo e la gestione dei camion. Oltre al kit vivavoce, alle funzioni di localizzazione satellitare, di rilevamento dei parametri operativi del camion e



di scarico in remoto dei dati del cronotachigrafo, la soluzione Blue&Me Fleet Professional permette di fare molto altro, a cominciare dalla messaggistica fra il conducente e il centro logistico dell'azienda, dalla visualizzazione dei tempi di guida e di riposo, fino alla navigazione e alla pianificazione dei percorsi in funzione delle caratteristiche d'ingombro e di peso del veicolo. Un pacchetto completo, che la Tracem utilizza per la movimentazione del prodotto finito e dei componenti necessari alla produzione del cemento. "L'attività principale della nostra azienda – spiega Lucio Mariotti, responsabile trasporti della ditta umbra – è il trasporto del cemento come prodotto finito, di tutte le materie prime per la sua produzione e dei semilavorati. Se consideriamo che il cemento non richiede, in genere, consegne a lungo raggio e che possiamo contare, oltre che sulla sede di Gubbio, su 2 filiali, ognuna delle quali ubicata nelle vicinanze di una cemen- teria – una in provincia di Arezzo e un'altra in provincia di Varese – la percorrenza annua per questi veicoli non supera i 100.000 km". I Trakker 6x4 che avete recentemente inserito nella flotta lavorano anche in cantiere? "Operano esclusivamente a Gubbio e trasportano la materia prima da una cava locale alla cemen- teria. Ad alcuni abbiniamo un semirimorchio mezzo d'opera di 56 ton di peso complessivo. Altri vengono agganciati a siloveicoli o cassonati per il trasporto in andata di cemento in sacchi, e al ritorno di materia prima". Su questi mezzi avete scelto di montare il dispositi-

**“Con il Blue&Me Fleet Professional teniamo sotto controllo i consumi e sfruttiamo al massimo le potenzialità dei camion”**

vo di gestione telematica Blue&Me Fleet Professional. Come mai? "Non tanto per individuare la posizione del veicolo, perché dopo ogni consegna il mezzo deve ritornare alla sede di partenza. Quanto per monitorare alcuni parametri di utilizzo del camion: qual è lo stile di guida dell'autista, per esempio, in modo da tenere sotto controllo i consumi e da sfruttare al massimo le potenzialità dei camion". Rispetto alla fornitura dell'anno scorso, avete notato qualche miglioramento nei consumi dei veicoli recentemente consegnati? "In effetti, i riscontri positivi li abbiamo avuti. E poi, per far rendere al meglio i nostri camion, organizziamo regolari corsi di guida che, uniti alle indub- bie performance dei veicoli, contribuiscono a migliorare i risultati". Per il futuro continuerete a montare il Blue&Me Fleet Professional? "Certamente, non si torna indietro". La società di trasporti Tracem fa parte della holding Financo che, con un giro di affari di oltre 680 milioni di euro, è attiva nella produ-

zione e nella commercializzazione di cemento e calcestruzzo. La controllata Colacem è il terzo produttore italiano nel settore del cemento, così come Colabeton lo è nel calcestruzzo. Il parco veicoli del gruppo (Tracem, Colabeton e Imba) conta circa 150 unità, di cui 90 in forza alla Tracem. La fornitura degli Stralis e dei Trakker con il sistema Blue&Me Fleet Professional è stata curata dalla concessionaria CIVI, che ha la sede principale a Perugia, una a Macerata (per l'usato e per il cantiere) e una filiale a Città di Castello.



Nella pagina a fianco, da sinistra a destra, Dario Fidanza, Iveco District Manager, Lucio Mariotti, Responsabile tecnico Tracem, Adriano Brunetti, Responsabile amministrativo gruppo Financo, Gabriella Gaggiotti, responsabile Tracem sede di Padule, Camillo Bacchi, titolare della CIVI, Paolo Menichetti, Responsabile logistica Tracem, Marcello Lucarini, Direttore commerciale CIVI e Renato Gaggiotti, socio fondatore Tracem.

AUTOTRASPORTI CORTI

# SPECIALISTI DELL'ECCEZIONALE

**Dieci trattori Stralis 440S50 con contratto di manutenzione e riparazione per 5 anni da adibire a traini speciali.  
I perché di questa scelta da parte della Corti di Sirone (Lecco)**





**L**e aziende di trasporto, oggi più che mai, hanno bisogno di risposte concrete alle loro specifiche esigenze operative. Quelle dell'Autotrasporti Corti, specializzata in carichi eccezionali, erano di poter contare su costi certi di manutenzione e riparazione, anche dopo la scadenza del periodo iniziale di garanzia dei veicoli. La risposta della concessionaria Iveco di riferimento – la Tentori Veicoli Industriali di Molteno (Lecco) – si è concretizzata in un contratto di full service per l'ultima fornitura di 10 trattori Stralis 440S50, da adibire ai traini eccezionali in tutta Europa.

Con questa soluzione, che include tutti gli interventi di manutenzione e riparazione per un periodo di 5 anni con una percorrenza di 120 mila chilometri l'anno, la Corti raggiunge tre obiettivi: evitare qualunque spesa imprevista durante il periodo di utilizzo dei veicoli, avere la certezza degli oneri d'esercizio dei camion e poter prevenire in tutta tranquillità i costi del trasporto alla clientela. I contratti di manutenzione e riparazione per i trattori adibiti ai traini eccezionali non sono così frequenti come per i mezzi utilizzati nei collegamenti da linea. Occorre, infatti, tener conto della specificità dell'impiego, che implica interventi d'assistenza diversi da quelli standard.

Ma è approccio che Iveco persegue da tempo, per fornire ai trasportatori una stima precisa dei costi totali d'esercizio dei camion (TCO – Total Cost of Ownership) in tutti i possibili settori d'utilizzo. La fornitura della Tentori comprende 10 Stralis 440S50 full optional (con un raffrescatore supplementare per la cabina) con motorizzazioni Euro 5 /Eev da 500 Cv e cambio manuale Zf a 16 rapporti. Scelta, quest'ultima, un po' controcorrente rispetto alla tendenza di mercato, che privilegia l'automatizzato Eurotronic. Ma giustificata dal fatto che si tratta di veicoli adibiti al traino di semirimorchi per trasporti eccezionali.

## UNA LUNGA STORIA CHE INIZIA NEGLI ANNI '30

Le radici della Autotrasporti Corti affondano negli anni '30, quando per il trasporto si utilizzavano ancora i cavalli.

L'attuale denominazione sociale risale, invece, al 1964 anno in cui Ippolito Corti creò un'impresa specializzata nel trasporto nazionale e internazionale di merci per conto terzi, trasporti eccezionali di manufatti industriali di grandi dimensioni, noleggio di autogru per installazioni, montaggi industriali e



sollevamenti in genere. Azienda leader nel proprio settore, con un parco di 30 automezzi, 6 autogru, 80 semirimorchi, è gestita ancora oggi da Ippolito Corti, 74 anni, coadiuvato dai figli Corrado e Davide. La sede della Corti, presso la quale lavorano una cinquantina di addetti, è situata a Sirone (Lecco), dove occupa un'area di circa 50.000 m<sup>2</sup>.

Grazie all'utilizzo di semirimorchi modulari con più linee d'assi l'azienda è in grado di trasportare manufatti di lunghezza fino a 50 metri, di diametro fino a 4,6 m e pesi fino a 250 tonnellate.

Sopra, la consegna degli Stralis 440S50. Da sinistra, Federico Tentori della Tentori Veicoli Industriali e Ippolito Corti, titolare della Autotrasporti Corti

## IL NOSTRO SEGRETO? LA VELOCITÀ DI RISPOSTA

“Rispondiamo in tempi rapidi alle esigenze dei committenti”, ha affermato Ippolito Corti, figlio del fondatore dell'azienda Angelo Corti. “La fidelizzazione dei clienti dipende dall'esperienza e dall'abilità del nostro personale, competente e qualificato. Altro punto fondamentale è l'affidabilità, cioè poter contare su di noi per ogni esigenza, in qualsiasi situazione e in qualunque orario. I committenti, infatti, apprezzano soprattutto la flessibilità e la personalizzazione del servizio. Ci chiedono rapidità di adattamento all'evolversi della situazione di mercato”.

Attraverso l'ultima fornitura Iveco sono stati rimpiazzati alcuni vecchi trattori e l'intenzione, in futuro, è quella di sostituire gradualmente l'intero parco veicolare, sempre affidandosi al costruttore italiano. La Autotrasporti Corti ha optato per un leasing full service, soluzione che, se è abbastanza diffusa nel settore stradale, è meno frequente nell'ambito dei trasporti eccezionali, proprio per le peculiarità dei veicoli e per la difficoltà di quantificare le operazioni di manutenzione e riparazione.

“Il canone unico prevede un contratto di manutenzione e riparazione di 5 anni abbinato a un'estensione di garanzia con copertura in tutta Europa. Abbinare questo pacchetto manutentivo significa per noi offrire un servizio migliore al cliente, oltre che prevenire costi certi di trasporto”.



## WEEK-END A TUTTO CAMION A MISANO ADRIATICO

**IL WEEK-END DEL CAMIONISTA DI MISANO ADRIATICO (RIMINI), SVOLTOSI LO SCORSO MAGGIO IN OCCASIONE DELL'UNICA TAPPA ITALIANA DEL FIA EUROPEAN TRUCK RACING CHAMPIONSHIP, HA VISTO L'IMPORTANTE PRESENZA DI IVECO**

Nel proprio stand, Iveco ha esposto il Trakker Evolution II che ha conquistato la seconda posizione alla Dakar 2012, competizione in cui Iveco ha ottenuto anche il primo e il sesto posto in classifica generale, e un Ecostralis, il trattore realizzato per ottimizzare le prestazioni, riducendo i consumi di carburante e le emissioni inquinanti. Dotato dell'ampia cabina Active Space, l'Ecostralis è equipaggiato con un motore Cursor 10 da 460 Cv, con coppia massima 2.100 Nm e cambio automatizzato Eurotronic 12 marce. È un camion potente, robusto e attento all'ambiente: la motorizzazione Cursor 10 rispetta, infatti, le direttive EEV, ancora più severe della normativa Euro 5. Concorrono alla riduzione dei consumi il comando EcoSwitch, che attiva il programma iEco per ottimizzare le logiche di cambio marcia e le prestazioni del veicolo in funzione del carico, e l'EcoFleet, un software specifico del cambio Eurotronic, che inibisce parzialmente l'utilizzo manuale con positivi effetti sui consumi di gasolio. Come certificato dall'autorevole ente tedesco TÜV Süd, Ecostralis permette un risparmio di carburante fino al 7,32%: un dato che ha destato grande interesse fra i numerosi visitatori dello stand. Durante il Week-end del Camionista, cui hanno partecipato oltre 35 mila spettatori, i modelli della gamma Stralis ed Ecostralis sono stati proposti con

un leasing agevolato, abbinato a un'estensione di garanzia di 5 anni o di 600 mila chilometri sui componenti della catena cinematica. Altra grande novità dello stand Iveco ha riguardato il Trakker, proposto in una Limited Edition Dakar di 502 esemplari, presentata in anteprima all'Intermat di Parigi. Il Trakker Limited Edition, dotato di cabina Active Day, ha una livrea verde Dakar personalizzata con gli adesivi degli sponsor che hanno sostenuto Iveco durante la competizione sudamericana. Per l'edizione limitata del Trakker è stato pensato uno speciale pack Dakar con sospensioni pneumatiche della cabina, balestre paraboliche anteriori rinforzate, protezione per il radiatore, immobilizer, chiusura porte centralizzata, aria condizionata, autoradio, specchi retrovisori riscaldabili e regolabili elettricamente e molto altro.

Il Week-End del Camionista richiama ogni anno migliaia di appassionati del settore dell'autotrasporto e rappresenta un'importante occasione per conoscere da vicino i veicoli e le loro tecnologie. Per questo motivo, presso lo stand Iveco sono state allestite due show room mobili, una con funzioni di hospitality, l'altra attrezzata per ospitare gli incontri con gli esperti del settore che hanno illustrato le tappe fondamentali della Dakar 2012 e le principali caratteristiche del Trakker Evolution II.



# VETRINA DEGLI IVECO OFF-ROAD AL MARMOTEC DI CARRARA

Significativa, per l'ampia gamma dei veicoli e delle soluzioni tecniche proposte alle imprese del settore, la presenza di Iveco alla 31a edizione del Marmotec di Carrara, la Fiera Internazionale di Marmi Tecnologie e Design. Una manifestazione che ha attirato quasi 12 mila operatori, di cui 2.700 stranieri provenienti da 90 paesi. Presso lo stand Iveco i visitatori hanno potuto apprezzare i modelli di punta del segmento off-road, compresi gli Iveco Astra della serie HD9. Fra i veicoli esposti c'era un Trakker 8X4 con motore Cursor 13 da 410 Cv e coppia massima di 1.900 Nm. Il veicolo monta sospensioni anteriori con balestre paraboliche e posteriori con molle a balestra rovesciate, di tipo Cantilever. La robustezza strutturale del quattro assi è assicurata dal caratte-

ristico telaio a longheroni d'acciaio con sezione a C e dai ponti a doppia riduzione. L'impianto frenante prevede freni a disco sull'anteriore e a tamburo Duo Duplex posteriormente. La cabina Active Day è ribaltabile idraulicamente a 60° e dispone tra le tante caratteristiche di gradini di salita illuminati, sedile dell'autista con sospensione pneumatica, posto passeggero regolabile in senso longitudinale e verticale e paraurti in lamiera. Esposto anche un Iveco Astra HD9 8X8, allestito con un pianale per il trasporto del marmo. Gli HD9 hanno una nuova cabina in lamiera d'acciaio, più leggera rispetto a quella della serie precedente, ma anche più ampia e confortevole. Il telaio d'acciaio speciale, costituito da due longheroni piani e paralleli per tutta la loro lunghezza

con sezione a C uniti tra loro da traverse, è da sempre il punto di forza dei mezzi da cantiere di Iveco Astra. Non a caso detiene il più elevato Roll Bending Moment tra i veicoli sul mercato. Le sospensioni, sia sugli assi anteriori che su quelli posteriori, sono a balestra paraboliche, ma sono disponibili anche le semiellittiche. Presente sullo stand Iveco anche il Nuovo Daily 4X4 a trazione integrale permanente, equipaggiato con motore FPT Industrial F1C da 170 Cv con coppia massima di 400 Nm. Il propulsore utilizza un sistema EGR di ricircolo con raffreddamento intermedio a liquido e filtro del particolato allo scarico. Il Nuovo Daily 4X4 dispone del tipico telaio a longheroni in acciaio a sezione chiusa di 5 mm di spessore, che garantisce robustezza e resistenza torsionale al veicolo.



## IL BLINDATO CHE LI RIPORTA A CASA IL LINCE SU NATIONAL GEOGRAPHIC CHANNEL

Nel gergo militare è conosciuto come VTLM – Veicolo Tattico Leggero Multiruolo – o come LMV – Light Multirole Vehicle. Per i soldati italiani impegnati all'estero nelle missioni di peacekeeping è, semplicemente, il Lince. Il fuoristrada che li protegge nelle missioni più rischiose dai colpi dei fucili d'assalto Kalashnikov AK 47, o dagli ordigni improvvisati (IED) piazzati ai bordi delle strade in Afghanistan o altrove. Adesso il Lince è diventato anche il protagonista di un episodio della serie Megafabbriche italiane, andato in onda lo scorso giugno su National Geographic Channel (canale 403 di Sky). Il documentario propone un viaggio nello stabilimento Iveco Defence Vehicles di Bolzano. I progettisti del

Lince raccontano come hanno realizzato un blindato leggero di nuova generazione, che si avvale di sofisticate tecnologie per garantire mobilità, affidabilità e un elevato grado di protezione dei militari, nel caso di esplosioni di mine anti-uomo, anti-carro o di ordigni improvvisati. Per raggiungere questo obiettivo è stata particolarmente curata la sicurezza del vano equipaggio, grazie a una struttura concepita per assorbire e disperdere l'energia generata dalle deflagrazioni e all'impiego di speciali sedili ammortizzati. Il Lince è un veicolo di elevata mobilità, in grado di operare in condizioni climatiche estreme (da -32° a +49°C) e su qualunque terreno. Queste caratteristiche ne hanno decretato il successo

commerciale, testimoniato dalle oltre 3.000 unità vendute a 10 nazioni. Il Lince è stato uno dei protagonisti di Eurosatory 2012, il più grande salone europeo dei veicoli per la difesa, svolto a Parigi lo scorso giugno. In quell'occasione sono state esposte alcune varianti specifiche dell'LMV come il Digital, dotato di una rete CAN-bus di bordo, o il modello per le forze speciali, che privilegia la mobilità e la capacità di salita e discesa dell'equipaggio. Il Lince è equipaggiato con un motore da 190 Cv di potenza, abbinato a un cambio automatizzato a 6 rapporti con convertitore di coppia, può viaggiare fino a 110 chilometri l'ora e superare pendenze del 60%.







# PIÙ METANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Lo scorso maggio si è svolta presso l'Aranciera di San Sisto, sede dell'Assessorato all'Ambiente di Roma, la quinta edizione del MoTechEco, il salone dedicato alla mobilità sostenibile. Alla giornata inaugurale hanno partecipato Corrado Clini, Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Gianni Alemanno, Sindaco della capitale e Marco Visconti, Assessore all'Ambiente di Roma.

Andrea Bucci, General Manager Iveco Mercato Italia, è intervenuto nel corso della manifestazione per presentare il progetto di adesione di Iveco al Manifesto della sostenibilità ambientale di Roma Capitale. Al Salone, Iveco si è presentata con il Nuovo Daily CNG, equipaggiato con motore FPT Industrial F1C da 136 Cv alimentato a metano, che rispetta le emissioni EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle): i livelli di emissione sono notevolmente inferiori a quelli richiesti dall'attuale normativa Euro 5. Il Daily CNG, performante e robusto, è particolarmente adatto alle missioni di trasporto in aree urbane, dove le misure per preservare la qualità dell'aria sono più restrittive che altrove, obiettivo che può essere rispettato solo utilizzando veicoli a basso impatto ambientale. Iveco ha accumulato una

lunga esperienza nel campo dei mezzi a trazione alternativa e, in particolare, nello sviluppo di quelli alimentati a metano. Per i Daily CNG sono previste diverse soluzioni per i serbatoi del carburante gassoso. Cambiano, infatti, il numero, la collocazione e la volumetria delle bombole, la cui capacità oscilla fra 194 e 302 litri (con bombola opzionale in base al modello). I motori Iveco a gas

naturale compresso utilizzano miscele stechiometriche che, grazie anche a una sonda lambda di controllo, non lasciano residui di ossigeno nei gas di scarico. Ciò rende possibile l'utilizzo di un catalizzatore a tre vie per l'abbattimento contemporaneo degli ossidi di azoto (NOx), del monossido di carbonio (CO) e degli idrocarburi incombusti (HC). Iveco aderisce al Piano di Ecomobilità di Roma Capitale nell'ambito del progetto strategico di sviluppo della mobilità sostenibile del Comune di Roma, rendendosi disponibile all'offerta di veicoli per il trasporto di merci e di persone, equipaggiati con catene cinematiche alternative a basso impatto ambientale (con motori elettrici, CNG, Euro 5 ed EEV). Sempre nell'ambito di questo progetto, Iveco supporterà Roma Capitale negli eventi organizzati per promuovere il Piano di Ecomobilità.



# IVECO SPONSOR UFFICIALE AL GRAN PREMIO MOTOGP DI ASSEN



Per il terzo anno consecutivo, Iveco è partner del Moto GP, il principale campionato motociclistico internazionale, in qualità di Trucks & Commercial Vehicles Supplier.

In occasione del Gran Premio di Assen, vinto da Casey Stoner, il marchio Iveco era ben visibile sul circuito: il New Daily e la S di Superman comparivano, infatti, sul ponte, sul rettilineo di partenza e in due curve. Il logo Iveco era inoltre presente su tutti i materiali di comunicazione, sul merchandising del Gran Premio, nonché sul programma ufficiale.

Iveco ha partecipato al Gran Premio anche con un'esibizione unica per la prestigiosa pista di Assen: alle 10.30 di sabato mattina, l'Iveco Powerstar di Gerard de Rooy, che ha trionfato nell'ultima edizione della Dakar in Sudamerica, ha effettuato il giro d'onore sul tracciato di gara.

Con la sua presenza al più importante Campionato del Mondo di motociclismo, Iveco, ancora una volta, conferma il proprio legame con il mondo dello sport e si fa portavoce dei valori di energia, rigore e spirito di squadra che da sempre la caratterizzano.

# CENTAURI IN HARLEY AL FIAT INDUSTRIAL VILLAGE

Il Fiat Industrial Village ha ospitato "Willy Run 2012 for Safety", l'evento dedicato al mondo delle Harley Davidson e alla sicurezza stradale. Il raduno è stato organizzato dall'Augusta Taurinorum Chapter Italy e da Harley Davidson Nichelino, in collaborazione con Iveco e Fiat Industrial Village. La "due giorni" dedicata ai mitici bicilindrici Harley conferma ancora una volta il legame tra l'azienda e il mondo delle due ruote, a cui Iveco è vicina da anni, attraverso la partnership con il Moto GP, il principale campionato motociclistico mondiale. L'occasione ha rappresentato, inoltre, un'importante opportunità per comunicare alcuni temi fondamentali, come la sicurezza stradale, da sempre uno dei valori cui si ispira Iveco nella progettazione e nello sviluppo dei suoi veicoli. In questa direzione, l'azienda lavora per rendere disponibili soluzioni tecnologiche sempre più avanzate di assistenza alla guida e promuove iniziative formative, come questa, per il miglioramento degli stili di guida.





# ASSISTENZA GARANTITA IVECO SU RIMORCHI E SEMI-RIMORCHI



Bulder è l'offerta del gruppo Iveco dedicata ai ricambi, ai servizi e all'assistenza per rimorchi e semi-rimorchi. Un catalogo ricco di offerte e vantaggi per l'assistenza al 100% del tuo camion.

## PRODOTTI SELEZIONATI - ONE STOP SHOP - CONSEGNE IN TUTTA EUROPA



PNEUMATICA



FRENI



COMPONENTI  
ELETTRICI



MOLLE AD ARIA



ILLUMINAZIONE



AMMORTIZZATORI

[www.iveco.it](http://www.iveco.it)

# IVECO

# NUOVO STRALIS HI-WAY



## WORKING ON THE HI-WAY

- + Hi-Design & Aerodynamics - cabina progettata con l'obiettivo di ridurre la resistenza all'avanzamento, si arricchisce di soluzioni estetiche che danno ancora più forza al suo stile inconfondibile.
- + Hi-Performance & Efficiency - tecnologia che riduce al minimo i costi operativi grazie anche a bassi consumi e prestazioni eccellenti.
- + Hi-Reliability - testato per più di 5 milioni di chilometri su strada.
- + Hi-Technology & Telematics - touch-screen con sistema di navigazione Iveconnect e Driving Style Evaluation (DSE), un programma che dà la possibilità di ridurre i consumi.

**Nuovo Stralis Hi-Way: campione di produttività.**

# IVECO

WWW.IVECO.IT