

Camion & Servizi

rivista dell'Autotrasporto



I TRAKKER PROTAGONISTI DELLA DAKAR 2014



GUARDA IL VIDEO



TEST STRALIS SUPERLIGHT 400 CV



INTERVISTA A MONICA BERTOLINO



PROVA CROSSWAY PRO 400 CV

& eventi

4



La Dakar si decide al fotofinish

Tre veicoli del team Iveco De Rooy Petronas nella top ten a fine gara. Grande prova dei Trakker e del Powerstar 4x4

& focus

17



I Daily delle meraviglie

Vittorio Bussi, Head of Iveco Light Commercial Vehicles Product Management spiega i 'miracoli' del leggero heavy duty

& prodotto

20



In anteprima il Nuovo Daily

Interamente riprogettato, il nuovo commerciale di Iveco è svelato ai lettori di Camion&Servizi

& Parts&Services

34



Rigenerati, una risorsa da scoprire

Si amplia l'offerta di Iveco di componenti ricondizionati per ridurre i costi di riparazione e migliorare la sostenibilità ambientale

28 **Intervista a Monica Bertolino, Amministratore Delegato di Iveco Finanziaria**

24 **Camion a gas naturale**

40 **Testato su strada il Crossway Pro da 400 Cv di Iveco Bus**

Rubriche

14 **Iveco in action**

38 **Camion mio**

44 **Protagonisti**

Borgo Agnello

Consar

La Calcinatese



DIRETTORE RESPONSABILE MAURIZIO PIGNATA **DIRETTORE EDITORIALE** EMANUELA DE VITA **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), MONICA BERTOLINO, EMANUELA DE VITA, FEDERICO GAIAZZI, MARCO MONACELLI, MAURIZIO PIGNATA, SIMONA RICHINO **COLLABORATORI** GIUSEPPE BELLETTI, SARA BUOSI, ELISA FONTANA, CARLA FRANCONI, PIERLUIGI LUCCHINI, MARIO NATALI, ALESSANDRO OITANA, GIUSEPPE PESCE, SERGIO PIPERNO BEER, MARTA RAVA, FRANCO ZORZETTO **EDITORE** SATIZ TPM - CORSO TAZZOLI 215/13, 10137 TORINO **REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.G.GARRONE@GMAIL.COM **STAMPA** PINELLI PRINTING SRL - GESSATE (MI) **REGISTRAZIONE** TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



Il team Iveco-De Rooy-Petronas nuovamente sul podio alla Dakar 2014 in Sudamerica è il tema di apertura di questo nuovo numero di *Camion&Servizi*. Nel rally più difficile al mondo, dopo 9mila chilometri di corsa con oltre 5mila chilometri di prove speciali, gli Iveco Trakker e il Powerstar 4x4 hanno ribadito, ancora una volta, la propria affidabilità nelle condizioni più proibitive d'impiego. Un motivo, quello dell'affidabilità e della durata dei veicoli riproposto, per la gamma Daily, nell'intervista a Vittorio Bussi, Iveco Vice President Light Commercial Vehicle Product management, che parla di una storia vera accaduta in

Sudafrica. I proprietari di 25 minibus, in servizio fra Johannesburg e Windhoek (Namibia), si sono 'lamentati' del fatto che i contachilometri dei loro Daily non erano in grado di registrare le percorrenze oltre il milione di chilometri. Questo perché la resistenza e la robustezza del veicolo garantiscono la possibilità di percorrerne molti di più.

Sono queste anche le caratteristiche della terza generazione del Daily che si è svelato ai lettori di *Camion&Servizi* in anteprima rispetto alla presentazione ufficiale prevista all'inizio di giugno.

Ampio spazio è dedicato ai veicoli a gas naturale compresso (CNG) o liquefatto (LNG), una tecnologia in cui Iveco ha sempre creduto proponendo propulsori a ciclo Otto con miscela stechiometrica e iniezione multipoint e che rappresentano un benchmark per tutto il settore automotive, sia dal punto di vista dei consumi che delle emissioni inquinanti.

Due i test su strada proposti in questo numero di *Camion&Servizi*. Il primo riguarda lo Stralis Superlight a tara ridotta con motore FPT Industrial Cursor 9 Euro VI da 400 Cv, il mezzo ideale per la movimentazione dei carburanti e dei prodotti chimici. Nella seconda prova viene preso in esame, sulle strade dell'Appennino modenese, l'interurbano Crossway Pro 12,7 metri di Iveco Bus, anch'esso con motorizzazione Euro VI da 400 Cv.

Affronteremo anche un tema sempre d'attualità per il mondo del trasporto, quello delle soluzioni finanziarie per l'acquisto dei nuovi camion. Se ne parla nell'intervista a Monica Bertolino, Amministratore Delegato di Iveco Finanziaria, che illustra le prospettive che si aprono con l'estensione dei servizi di finanziamento e leasing ai mezzi di Iveco da parte di CNH Industrial Europe. Una società che è una joint-venture fra CNH Industrial e BNP Paribas Leasing Solutions.

Infine la rubrica Iveco in action è dedicata alle modalità d'impiego dei Daily 35S11, utilizzati dalla filiale di Bergamo di FedEx per le consegne espresse in città e in provincia.

Buona lettura

Emanuela De Vita



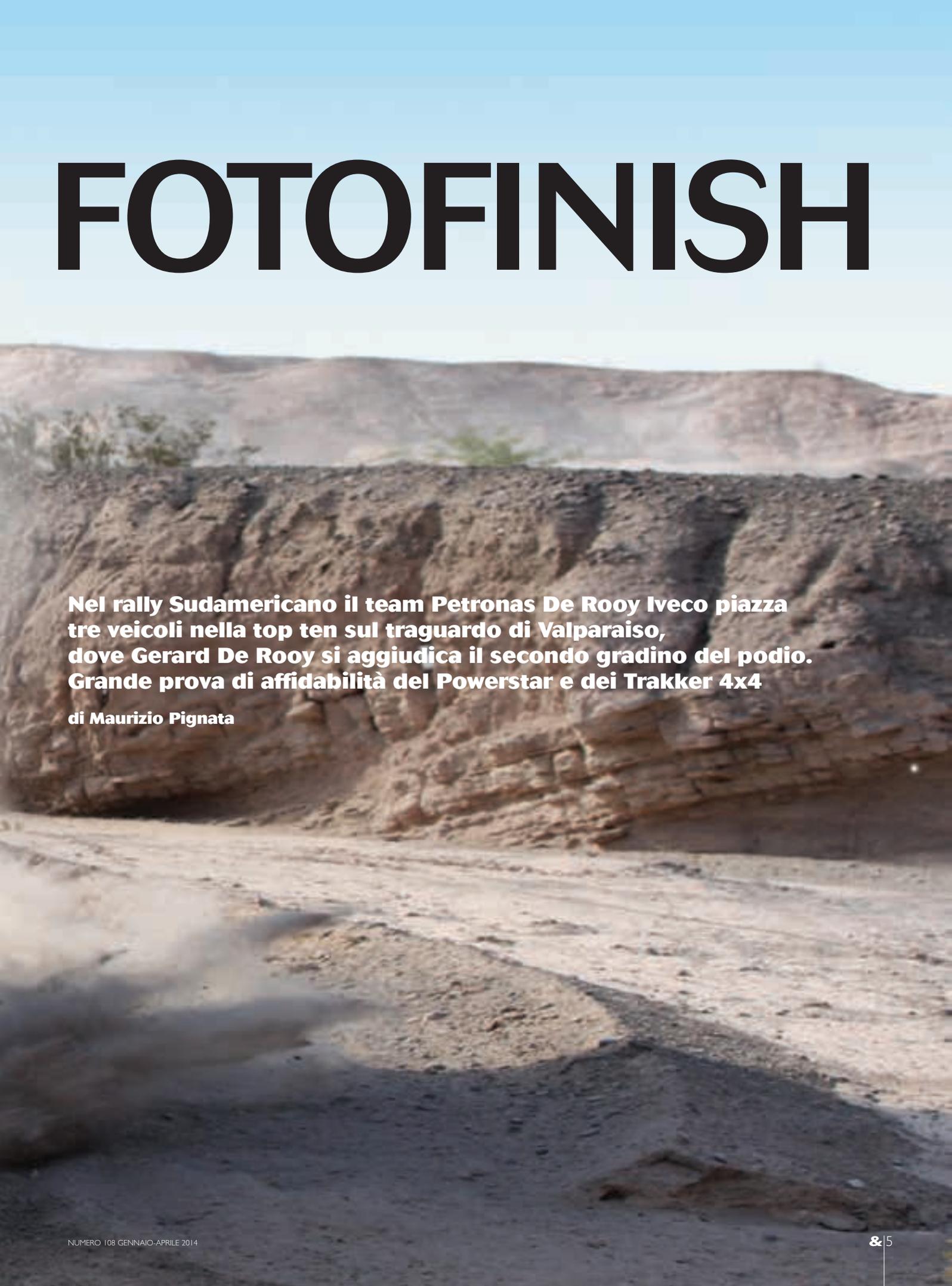


eventi-DAKAR 2014

ARRIVO AL



FOTOFINISH



Nel rally Sudamericano il team Petronas De Rooy Iveco piazza tre veicoli nella top ten sul traguardo di Valparaiso, dove Gerard De Rooy si aggiudica il secondo gradino del podio. Grande prova di affidabilità del Powerstar e dei Trakker 4x4

di Maurizio Pignata



Sopra, il Powerstar di Gerard De Rooy mentre supera una duna durante una prova speciale.

Sotto, i festeggiamenti a fine gara sul traguardo di Valparaíso

Oltre 9mila chilometri di gara con più di 5mila chilometri di prove speciali suddivisi in 13 tappe su tracciati impossibili fra Argentina, Bolivia e Cile, in condizioni ambientali proibitive. Questi i fatti salienti della Dakar 2014 in Sudamerica, conclusasi il 18 gennaio sul traguardo di Valparaíso (Cile) con un ottimo risultato per gli equipaggi del team Petronas-De Rooy-Iveco e per i mezzi off-road di Iveco. Gerard De Rooy su Iveco

Powerstar, insieme al connazionale Darek Rodewald e al belga Tom Colsoul, si è aggiudicato, infatti, il secondo gradino del podio con soli tre minuti di distacco dal vincitore. L'altro olandese Hans Stacey, a bordo di un Trakker Evolution 3, ha ottenuto il settimo posto in classifica generale seguito, in decima posizione, dallo spagnolo Pep Vila su Trakker Evolution 2. Ventiduesimo, infine, il francese Jo Adua, anch'egli alla guida di un Trakker Evolution 2. Al di là dell'esito finale della gara condizionato, nel caso di De Rooy, da una foratura all'undicesima tappa che ha compromesso il primato in classifica generale detenuto fino a quel momento dal pilota olandese, conta il risultato tecnico. Tutti i mezzi off-road 4x4 di Iveco partiti da Rosario (Argentina), un Powerstar a cabina arretrata e tre Trakker adattati alle condizioni ambientali estreme, hanno portato a termine il rally più duro e famoso al mondo, tagliando il traguardo finale di Valparaíso. Lo hanno fatto mettendo in mostra, come nelle precedenti edizioni del 2012 – quella vinta da Gerard De Rooy - e del 2013, un elevato grado di affidabilità, efficienza e robustezza strutturale. Sono queste qualità che hanno permesso all'equipaggio De Rooy-Rodewald-Colsoul di conquistare quest'anno tre vittorie di tappa - nella seconda frazione, da San Luis a San Rafael, nella quarta, da San Juan a Chilecito, e nella dodicesima, da El Salvador a La Serena – e quattro posti d'onore.

CAMION 'DURI' PER IL RALLY PIÙ DIFFICILE

L'edizione 2014 della Dakar è stata molto impegnativa per gli equipaggi e per i camion. Anzi, è stata forse la più dura in assoluto da quando il rally si corre in Sudamerica, come avevano promesso gli organizzatori alla vigilia



LA GARA DELL'OLANDESE DI GHIACCIO

Tredici prove speciali durissime per oltre 5mila chilometri, una gara condotta in testa per nove frazioni su tredici, tre vittorie di tappa, quattro posti d'onore e il secondo gradino del podio sul traguardo finale di Valparaíso a una manciata di secondi dal primo classificato, dopo 55 ore di guida off-road. È questa la sintesi della Dakar 2014 di Gerard De Rooy, driver olandese di camion da rally, figlio del mitico Jan vincitore della Dakar in terra d'Africa nel 1987. Camion&Servizi l'ha intervistato per conoscere i retroscena della gara, i suoi ricordi, le strategie e lo stile di guida a bordo dell'Iveco Powerstar da 900 Cv.

C&S: *Che cosa ha appreso, come pilota, da suo padre?*

De Rooy: L'ho osservato attentamente quando abbiamo gareggiato insieme, il che è stato fondamentale per capire a quale velocità e

come si eseguono le manovre con il camion. Il mio stile di guida è, però, completamente diverso dal suo.

C&S: *Come definirebbe il suo modo di guidare?*

De Rooy: Rilassato. Anche in gara, malgrado la 'pressione' del risultato, cerco sempre di mettere in atto la strategia più adatta alle circostanze. Lo stesso approccio è condiviso dal mio team.

C&S: *Su quali terreni si sente 'al meglio' come pilota?*

De Rooy: Preferisco la sabbia e le dune, dove si può guadagnare molto tempo se si dispone, come nel mio caso, di un motore pre-stazionale.

C&S: *Quali sono state le tappe più impegnative della Dakar 2014?*

De Rooy: L'edizione di quest'anno del rally è stata sicuramente la più difficile fra quelle disputate in Sudamerica. Per molti aspetti, si è avvicinata alle Dakar africane. Sono state le prove speciali a fare la differenza, a causa della loro lunghezza di 600 o anche 800 chilometri al giorno. E poi, c'è stato il caldo torrido della prima settimana di gara, che ha pesato soprattutto sui driver. Per il mio team la tappa più impegnativa è stata la quinta caratterizzata, fin dall'inizio, un tracciato 'problematico' a causa delle dune. Qui abbiamo rotto un semiassale posteriore. Da quel momento, abbiamo dovuto viaggiare con tre ruote motrici su una superficie soffice con il rischio, concreto, di compromettere l'intero differenziale. Ma non c'era altra scelta per evitare di perdere mezz'ora per la riparazione. Alla fine, malgrado altri imprevisti, siamo riusciti a ridurre a 12 minuti il distacco dal primo classificato.

C&S: *Una foratura all'11a frazione le è costata la leadership della*



gara, con un ritardo di tre minuti sul traguardo finale di Valparaíso. Cosa prova?

De Rooy: È stata una buona gara, per cui siamo soddisfatti del secondo posto in classifica generale. Dopotutto, tre minuti di distacco al termine di tredici prove speciali di 5 mila chilometri sono davvero nulla. Ho sempre guidato per vincere evitando, però, di correre rischi eccessivi come, invece, ho visto fare ad altri concorrenti.

C&S: *Quali sono i plus del suo Powerstar e quali modifiche sono state apportate al veicolo per la Dakar 2014?*

De Rooy: Volevamo un mezzo affidabile e robusto, oltre che veloce. Ed è su queste tre aree che si sono concentrati i nostri sforzi realizzativi in passato. Quest'anno abbiamo introdotto due componenti di rilievo, il motore con il sistema d'iniezione common rail e gli ammortizzatori di nuova concezione. Il resto è rimasto invariato, poiché il camion aveva già dimostrato un elevato grado di affidabilità. La posizione di guida arretrata, dietro l'assale, è sicuramente un altro plus del veicolo, poiché si avvertono molto meno le sollecitazioni trasmesse dal terreno nella marcia off-road veloce. Sulle dune, invece, la presenza del cofano motore può creare qualche ostacolo alla visibilità.

C&S: *Quale elemento è più importante per vincere una Dakar: il pilota, il camion, il navigatore, il meccanico?*

De Rooy: Tutti sono determinanti per imporsi in un rally difficile come la Dakar e ciascuno di essi deve funzionare al cento per cento. Proprio come in Formula Uno.



della partenza. Le maggiori difficoltà sono venute dalla lunghezza delle prove speciali – anche 600 o 800 chilometri al giorno – dal caldo torrido, che ha contraddistinto la prima settimana di gara, e dall'altitudine. Per non parlare della polvere impalpabile – quella che gli arabi chiamano fesh-fesh - che ha messo a dura prova l'efficienza dei filtri dell'aria e la tenuta delle guarnizioni e delle pietraie, veri e propri killer degli pneumatici. In queste proibitive condizioni ambientali, a fare la differenza per gli equipaggi dei team Petronas De Rooy Iveco, è stata l'affidabilità dei motori Cursor 13 montati sia sul Powerstar che sui Trakker in gara. I Cursor 13 del Powerstar di De Rooy e del Trakker Evolution 3 di Stacey utilizzano il sistema d'iniezione common rail – con pressione d'iniezione di 2.200 bar – e il monoblocco rinforzato, sviluppati per le motorizzazioni Euro VI. In entrambi i casi, la potenza massima erogata è di 900 Cv a 2.200 giri al minuto, mentre la coppia di picco raggiunge i 3.800 Nm a 1.100 giri al minuto. La catena cinematica è completata dal cambio ZF 16S221OD a 16 rapporti – l'ultimo è in overdrive – abbinato al sistema di servo-assistenza Servoshift - e dal ripartitore di coppia ZF-Steyr VG1600-300. I Trakker Evolution 2 di Jo Adua e Pep Vila montano, invece, un Cursor 13 dotato di iniettori-pompa, capace di sviluppare 840 Cv a 2.200 giri al minuto. Anche la coppia di 3.600 Nm a 1.200 giri al minuto è inferiore a quella generata dai Cursor 13 common rail. L'altra differenza di rilievo dei veicoli in gara riguarda la ripartizione dei pesi legata, a sua volta, alla collocazione dell'abitacolo. Sul Powerstar a cabina arretrata di De Rooy la suddivisione fra assale anteriore e posteriore è al 50 per cento, mentre sul Trakker Evolution 3 il 55 per cento del peso del veicolo (8.600 kg a vuoto) grava sul primo asse e il 45 per cento sul secondo. Il posto guida arretrato del Powerstar, collocato dietro l'assale anteriore, sottopone il driver a minori sollecitazioni sui terreni più accidentati. D'altro canto, la presenza del cofano motore crea qualche problema di visibilità in avanti quando si tratta di superare le dune. Un dettaglio marginale per il campione olandese, che predilige guidare proprio sulla sabbia e sulle dune, come afferma nell'intervista esclusiva concessa a Camion&Servizi.

I tre Trakker 4x4 che, insieme al Powerstar a cabina arretrata, hanno partecipato al rally sudamericano. Dall'alto in basso, il 507 di Stacey, il 516 di Vila e il 520 di Adua

Tre paesi... Un'unica grande avventura!



PETRONAS *Urania*

Il Team PETRONAS DE ROOY IVECO,
grazie alla qualità ed all'affidabilità
dei lubrificanti Petronas URANIA, ottiene
un ottimo 2° posto nella DAKAR 2014.





prodotto <STRALIS SUPERLIGHT EURO VI

L'ECOLOGICO ATTENTO ALLA



LINEA

Provato su strada il trattore alleggerito AT440S40T/P-SL con cabina Hi-Road e motore Cursor 9 da 400 Cv, sviluppato per il trasporto dei carburanti, dei prodotti chimici e dei gas. L'offerta di modelli della gamma Superlight

di Giorgio Garrone

**STRALIS
400^{€6}**

Productività dei veicoli, elevato carico utile e costi d'esercizio ridotti sono i tre pilastri su cui poggia la redditività delle aziende di trasporto. E sono anche i criteri di base utilizzati da Iveco nello sviluppo della gamma Stralis Superlight, pensata per la movimentazione dei carburanti, dei prodotti chimici, dei gas e, più in generale, per quelle mission in cui ogni chilo in più di carico trasportato fa la differenza. Camion&Servizi ha testato su strada il modello 'centrale' della serie Superlight, il trattore AT440S40T/P-SL, con cabina Hi-Road a tetto basso e motorizzazione Cursor 9 Euro VI da 400 Cv e 1.700 Nm di coppia massima nell'intervallo da 1.200 a 1.655 giri al minuto. La versione da 400 Cv del Cursor 9 che, come tutti gli altri propulsori della famiglia Cursor utilizza l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR progettata da FPT Industrial senza ricircolo dei gas di scarico per rientrare nei limiti di emissione della normativa Euro VI, è stata sviluppata per offrire un compromesso ottimale fra tara e potenza. Il peso a secco del Cursor 9 supera, infatti, di poco i 900 chili, a fronte dei circa 1.100 chili del Cursor 11 da 420 Cv. Sul trattore in prova, il sei cilindri in linea da 8,7 litri di cilindrata è abbinato al cambio automatizzato ZF 12AS 1930 TD Eurotronic 2 a 12 rapporti, con l'ultimo in presa diretta. Il rapporto al ponte di 1:3,36 è stato studiato per l'utilizzo di coperture ribassate 315/70 R 22.5. Gli pneumatici del veicolo testato, dei Michelin Energy XZA2 sullo sterzante e XDA2+ sull'asse trattivo, sono realizzati con mescole a bassa isteresi, quindi con una ridotta resistenza di rotolamento in funzione del contenimento dei consumi di carburante. Nella versione base - quella testata da Camion&Servizi - lo Stralis Superlight AT440S40T/P-SL ha una tara in ordine di marcia - comprensiva di autista e di serbatoio di carburante riempito al 90 per cento della capacità massima - di 6.350 chili. Questa configurazione, che non prevede il porta ruota e la ruota di scorta, comprende la cabina profonda Hi-Road a tetto basso, i serbatoi del gasolio (da 200 litri, sufficiente per una percorrenza di circa 600 km) e dell'AdBlue (da 30 litri) in materiale plastico, il serbatoio dell'aria in alluminio, i cerchi in lega leggera, le batterie da 170 Ah e la ralla da 180 millimetri. Il veicolo è, inoltre, dotato di sedile passeggero privo di sospensione pneumatica e di un freno aggiuntivo di stazionamento, che agisce sull'assale antero-



re. Fra le dotazioni di sicurezza del Superlight figurano il circuito frenante a controllo elettronico (EBS), il dispositivo di regolazione della dinamica di marcia (ESP) e quello di monitoraggio della pressione degli pneumatici (TPMS), oltre al sistema di misurazione dei carichi assiali. Dispone inoltre di Hill Holder, che facilita le partenze in salita evitando per alcuni istanti l'arretramento del veicolo, fornito di serie con il cambio Eurotronic.

Sono, inoltre, disponibili come optional l'ACC per la regolazione adattativa della velocità di crociera e il Lane Departure Warning System (LDWS), sistema studiato contro i colpi di sonno, in grado di segnalare al conducente l'attraversamento delle linee di demarcazione della corsia di marcia se non sono stati preventivamente attivati gli indicatori di direzione. Rispetto alla versione base da 6.350 kg sono possibili per il Superlight ulteriori alleggerimenti, che prevedono l'adozione di pneumatici posteriori Super Single 495/45 R 22.5 (il risparmio di peso è di 80 chili) e il taglio dello sbalzo posteriore del veicolo (-12 kg). Se, poi, si tolgono il sedile del passeggero (-20 kg), le calzatoie con i relativi supporti (-10 kg) e il gancio di traino (-5 kg), la tara dello Stralis scende fino a 6.200 chili. Ma l'AT440S40T/P-SL può essere anche configurato in una versione meno estremizzata di 6.570 kg di tara, studiata per il trasporto del carburante a medio raggio. In quest'ultimo caso sono previsti la cabina Hi-Road a tetto alto, due lettini, la visiera parasole, il climatizzatore automatico, un frigorifero per l'abitacolo, un serbatoio di gasolio da 290 litri in alluminio ed uno di urea di 50 litri di capacità.

SOLO IL FRUSCIO DEL VENTO

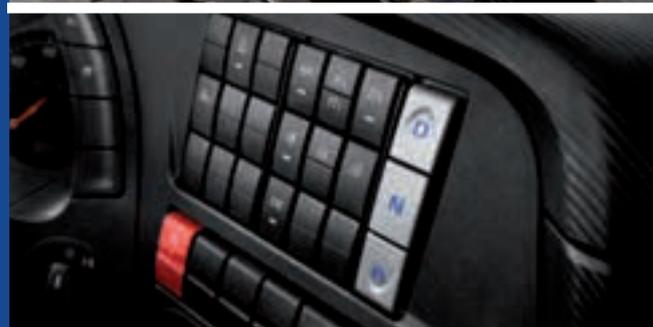
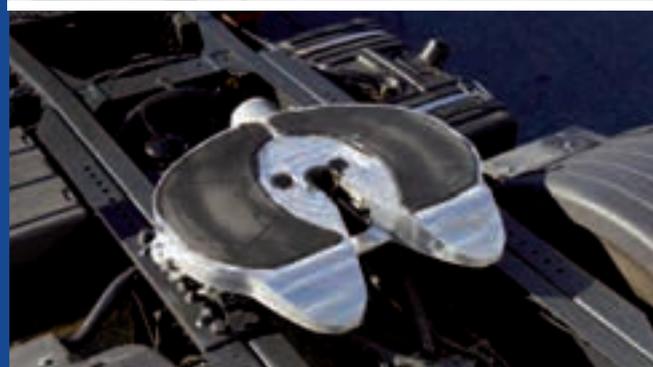
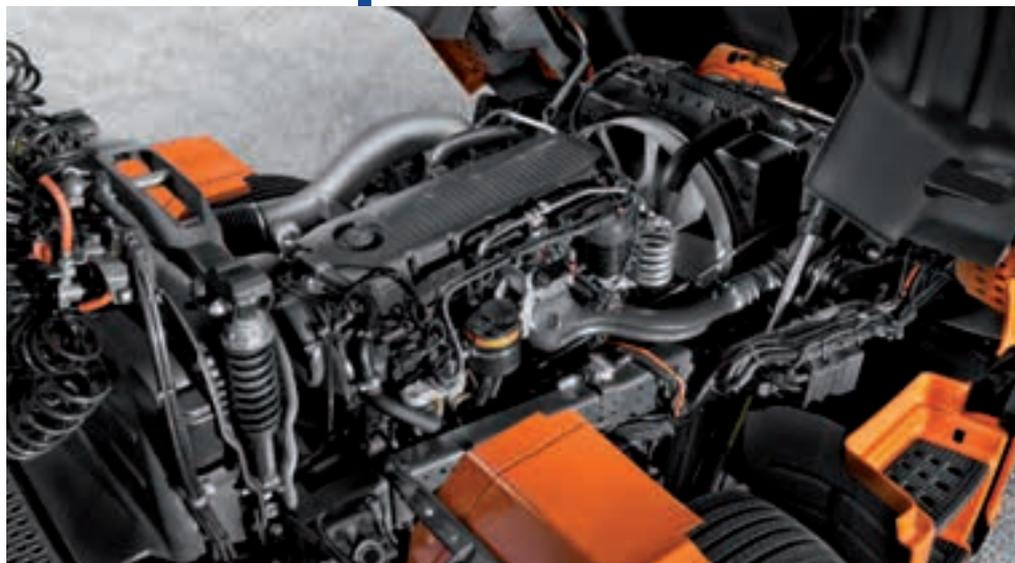
La cabina Hi-Road, profonda a tetto basso, del Superlight conferma le caratteristiche di comfort, ergonomia e silenziosità dei trattori Hi-Way Euro VI per le lunghe distanze. Il livello sonoro del Cursor 9 Euro VI montato sullo Stralis alleggerito è quasi impercettibile, anche sotto sforzo in fase d'accelerazione. A velocità di crociera, su strada pianeggiante, la presenza del propulsore diventa ancora più 'discreta', quasi sovrastata dal fruscio dell'aria incidente. La plancia della cabina Hi-Road – simmetrica rispetto all'asse longitudinale del veicolo – presenta, al centro, il display con schermo tattile del sistema telematico Iveconnect che, tra le tante opzioni dedicate alla navigazione, alla comunicazione e alla gestione degli aspetti logistici del trasporto, include la funzione Driving Style Evaluation (DSE). Il DSE permette di valutare il comportamento del conducente in funzione del risparmio di carburante. Il computer di bordo prende in esame, fra i tanti parametri, la modalità e la frequenza delle fermate (cioè, come vengono utilizzati i dispositivi di frenatura ausiliari, come il freno motore a decompressione), le accelerazione e le decelerazioni, nonché l'utilizzo dell'energia cinetica accumulata dal veicolo e quindi lo sfruttamento dell'inerzia. Il DSE non si limita a fornire una valutazione grafica dello stile di guida al termine di ogni tratta, ma invia anche al conducente messaggi in tempo reale (pop-up) per sottolineare i comportamenti più indicati da utilizzare, per migliorare i consumi. I tre pulsanti d'azionamento del cambio automatizzato Eurotronic 2 a 12 rapporti, facilmente raggiungibili dal posto

guida, si trovano in posizione sovrapposta a destra del cluster strumenti. Quest'ultimo è costituito da un display centrale a colori, attorniato dai tradizionali indicatori analogici (tachimetro e contagiri). A destra del piantone dello sterzo è collocata la leva multifunzione (a tre stadi) per l'azionamento del freno motore a decompressione che, con una guida accorta, permette di non ricorrere all'impianto frenante

VOLUTANK, TUTTA LA LEGGEREZZA CHE SERVE

Per la prova su strada dello Stralis Superlight è stata utilizzata la cisterna per carburanti Volutank, costruita dalla OMT. Si tratta di un serbatoio a struttura autoportante di 41.000 litri di capacità, suddiviso in cinque scomparti. La cisterna, realizzata in lega leggera, presenta due tronchi d'estremità a sezione tondo-ellittica, raccordati da un elemento centrale tronco-conico. Questa soluzione costruttiva permette di abbassare il baricentro del semirimorchio, rispetto ad altre tipologie di sezioni. Il tridem è costituito da gruppi assali-sospensioni SAF, dotati di molle ad aria e di freni a disco. Il sistema di scarico per gravità del veicolo permette il deflusso contemporaneo dei prodotti da tre scomparti, con una portata massima di 900 litri al minuto. Con un peso proprio di 5.600 kg, la cisterna può trasportare 31.900 kg di carburante, se abbinata a uno Stralis Superlight di 6.500 kg di tara.

di servizio nella maggior parte delle situazioni standard di traffico. L'efficacia del freno motore è incrementata dal turbo a geometria variabile (e-VGT), che riempie d'aria i cilindri in fase di rallentamento in assenza di mandata del gasolio, e da una valvola a farfalla sul condotto di scarico. Con queste soluzioni, la potenza frenante del Cursor 9 Euro VI è incrementata del 30% rispetto ai Cursor della precedente generazione. In fase di accelerazione, il propulsore da 400 Cv mostra una coppia esuberante, disponibile nel suo valore massimo di 1.700 Nm nell'intervallo da da 1.200 a 1.655 giri/minuto. Ma già a 1.000 giri al minuto il propulsore mette a disposizione 1.400 Nm di coppia. L'automatizzato Eurotronic 2 conferma le caratteristiche di funzionamento già apprezzate sugli altri modelli da lunga distanza della gamma Stralis Euro VI. I passaggi di rapporto, anche in condizioni di pieno carico dell'autoarticolato, sono fluidi, veloci e quasi inavvertibili da parte del conducente. Potente e ben modulabile è l'impianto frenante di servizio, coadiuvato dal freno motore potenziato. Per gli impegni più gravosi sui percorsi con accentuati dislivelli altimetrici è disponibile un retarder idraulico integrato al cambio che comporta, però, un incremento di tara di circa 70 chili.



UNA GAMMA MOLTO ARTICOLATA

La gamma Superlight comprende trattori con cabine profonde Hi-Road a tetto alto (l'altezza interna è di 1.880 mm), Hi-Road a tetto basso (1.210 mm) e Hi-Street corta a tetto basso (1.210 mm). L'offerta di motorizzazioni Euro VI si articola su due propulsori a sei cilindri in linea della famiglia Cursor: Cursor 9 di 8,7 litri di cilindrata, proposto con tarature di 360 Cv e 400 Cv, e Cursor 11 di 11,1 litri, disponibile con potenze di 420 Cv, 460 Cv e 480 Cv. Nel primo caso, le coppie sono rispettivamente di 1.650 e 1.700 Nm, mentre nel secondo si attestano a 1.900 Nm, 2.150 Nm e 2.250 Nm. I Cursor 9 e 11 Euro VI presentano le stesse caratteristiche tecniche: sistema d'iniezione common rail ad alta pressione, turbina a geometria variabile (e-VGT) e dispositivo di post-trattamento dei gas basato sull'esclusiva tecnologia Hi-eSCR brevettata da FPT Industrial. Questa soluzione, che non richiede il sistema di ricircolo dei gas di scarico in camera di combustione (EGR), affida a un catalizzatore SCR l'abbattimento degli ossidi d'azoto generati dal propulsore. Per assicurare l'elevata efficienza del catalizzatore SCR in tutte le condizioni operative del veicolo viene utilizzato un condotto a elevata turbolenza per promuovere la miscelazione ottimale dei gas di scarico con l'additivo (AdBlue) nebulizzato da un dosatore a controllo elettronico. Un software predittivo, consente alla centralina del sistema di post trattamento d'immettere nei gas, istante per istante, la quantità 'giusta' di AdBlue in funzione del carico del motore. Sugli Stralis Superlight sono disponibili due tipologie di cambi: l'automatizzato Eurotronic 2 a 12 rapporti e il manuale, l'Ecosplit a 16 marce.

Dall'alto al basso, il motore Cursor 9 da 400 Cv di FPT Industrial, il serbatoio del carburante in materiale sintetico, la ralla in alluminio e i pulsanti di azionamento del cambio automatizzato Eurotronic

DAILY EXPRESS

Come la filiale di Bergamo di FedEx utilizza quattro Daily 35S11 per le consegne urgenti nel capoluogo orobico e in provincia. Perché la multinazionale americana ha scelto i furgoni di Iveco





Ogni mattina di buon'ora nella filiale di Bergamo di FedEx, la multinazionale americana specializzata in spedizioni internazionali in tutto il mondo, si ripete la stessa scena. Quattro furgoni Daily 35S11 escono carichi dal centro di smistamento a fianco dell'aeroporto di Orio al Serio per effettuare le consegne urgenti in città e in provincia. A bordo, ci sono gli addetti del primo turno che, insieme a quelli del secondo e del terzo che partono in sequenza, si occupano anche di ritirare le spedizioni da inviare all'hub intercontinentale di Malpensa (Varese) per le spedizioni per via aerea. Un lavoro impegnativo, quello della distribuzione e dei ritiri dei colli porta a porta, che richiede competenza, velocità e precisione per rispettare uno dei core value di FedEx, la soddisfazione del cliente.

I tempi di consegna sono 'tirati', poiché le merci devono arrivare a destinazione in città tassativamente entro mezzogiorno. Inoltre, malgrado la crisi economica di questi ultimi anni, il volume d'affari di FedEx è cresciuto, grazie alle imprese italiane che guardano all'export. Così, le spedizioni movimentate dalla filiale di Bergamo sono aumentate

esponenzialmente quadruplicandosi dall'anno di apertura, il 2003, a oggi. E poi, ci sono i problemi legati al traffico, che è quello caotico delle ore di punta in un'area altamente industrializzata, per di più con alcune zone ZTL alle quali hanno accesso sono i mezzi più ecologici. Proprio come gli Iveco Daily 35S11 a ruota singola, dotati di motorizzazioni Multijet II di 2,3 litri di cilindrata di FPT Industrial da 106 Cv.

Il vano di carico dei furgoni, che hanno una percorrenza media annua di 24-25mila chilometri, è stato attrezzato per rispondere alle specifiche esigenze di FedEx: quattro robuste scaffalature pieghevoli (due per ciascun lato) vincolate alle pareti ad andamento verticale dei Daily e una porta scorrevole per collegare direttamente la cabina di guida al comparto merci, facilitando

così il lavoro del corriere che non è costretto a scendere continuamente a terra per prelevare i colli. Completa le dotazioni, una telecamera posteriore per rendere più sicure le manovre in retromarcia nelle aree di parcheggio.

"I criteri per la scelta dei veicoli – spiega Cristian Schirato, Team Leader operativo della filiale di Bergamo – sono basati sull'affidabilità, la sicurezza, il basso impatto ambientale e sull'immagine. I Daily di Iveco,

Tempi di consegna "tirati", poiché le spedizioni devono arrivare in città entro mezzogiorno

Nella pagina a fianco, uno dei Daily della filiale di Bergamo di FedEx durante il giro per consegne in città e provincia.

Sopra, Sonia controlla il carico del suo furgone, prima della partenza dal centro di smistamento

grazie alle motorizzazioni ecologiche, possono essere utilizzati anche all'interno delle ZTL a traffico limitato. Hanno, inoltre, consumi di gasolio contenuti, ulteriormente riducibili con i comportamenti di guida virtuosi insegnati ai corrieri durante i corsi di formazione interni.

Utili sono sistemi di fissaggio del carico, come i due binari annegati nel pavimento dei furgoni. Infine, anche l'immagine ha il suo peso, poiché FedEx è un brand molto

riconoscibile a livello mondiale. In quest'ottica i veicoli, che costituiscono il biglietto da visita aziendale presso i clienti, sono sempre in condizioni impeccabili, puliti e ben mantenuti - agli interventi assistenziali e ai tagliandi ci pensa un'officina esterna certificata convenzionata con FedEx - e vengono sostituiti ogni 6-8 anni, secondo la percorrenza accumulata".

UNA REALTÀ IN FORTE CRESCITA IN ITALIA

La filiale di Bergamo, nata a novembre 2003, fa parte del network italiano di FedEx Express che comprende oggi 34 sedi con oltre 1.250 addetti. Negli ultimi due anni la multinazionale americana ha notevolmente potenziato la presenza nel nostro paese, aggiungendo 20 nuovi centri operativi - l'ultimo è quello di Cagliari - 150 veicoli per il ritiro e la consegna delle spedizioni espresse e 200 addetti.

È stato, inoltre, inaugurato un collegamento giornaliero fra l'aeroporto di Milano Malpensa e quello di Memphis (Stati Uniti), dov'è situato il principale hub di FedEx, effettuato da un Boeing 777 cargo. In Italia, Malpensa costituisce lo scalo di riferimento per il corriere espresso. Da lì partono i voli per l'hub francese di Parigi Charles De Gaulle. Gli altri collegamenti aerei nella Penisola toccano Venezia, Pisa, Ancona e Roma.

Per le merci in uscita dall'Italia, FedEx offre i servizi espressi door to door Europe First, International First e International Priority per colli di peso fino a 68 chili (oltre a servizi specifici per le spedizioni più voluminose e pesanti di peso compreso fra 60 e 1.000 chili per articolo). Europe First, rivolto ai paesi europei, prevede la consegna nelle prime ore del mattino del giorno successivo al ritiro, così come l'International First per gli Stati Uniti. L'International Priority, che copre tutte le aree del mondo, assicura invece la consegna entro 1-4 giorni dalla presa (entro il giorno successivo in Europa, USA e Canada), secondo il continente di destinazione.

Complessivamente FedEx Express, che fa parte di FedEx Corporation, ha nel mondo circa 160mila dipendenti con 47mila veicoli e 643 aeromobili. Movimenta giornalmente 3,9 milioni di colli, pari un peso complessivo di 5,5 milioni di tonnellate. Ancora più impressionanti in numeri della capogruppo, FedEx Corporation. Si tratta, infatti, di un gigante con un fatturato di 44,28 miliardi di dollari nel 2013, con 300mila addetti, 90mila veicoli e 660 aeromobili.



SONIA E IL 'SUO' DAILY

In Italia, le quote rosa nel campo del trasporto merci sono una realtà in crescita. Nell'immaginario di molti, tuttavia, essere un driver professionista rimane sempre un lavoro da uomini. Sonia, dal 2005 dipendente della filiale di FedEx di Bergamo, non l'ha mai pensata così.

Gira, infatti, tutti i giorni con uno dei Daily 35S11, impegnata nelle consegne urgenti a Bergamo e provincia. "Cercavo un lavoro - spiega - che mi fornisse, oltre all'indipendenza economica, l'opportunità di guidare un veicolo e di stare fuori dall'ufficio, a diretto contatto con la clientela. Il mio turno, quello del pomeriggio, inizia alle 13 con un'ispezione al furgone già carico, seguendo la check list dei controlli aziendali.

Poi, inserisco i dati di consegna sul palmare, che serve anche per programmare i ritiri, e via". Quali sono i commenti dei clienti quando si trovano di fronte a un driver donna? "Sono soprattutto le donne a incoraggiarmi e a esprimere soddisfazione per questo fatto ancora inconsueto. Sembrano dire, era ora". Cosa apprezza di più del Daily? "Del mio furgone, dico mio anche se non lo è, mi piace soprattutto il design, che non passa inosservato". Qual è il suo stile di guida? "Tranquillo e prudente, secondo la policy di FedEx".



I DAILY DELLE MERAVIGLIE



Il Daily è il leggero heavy duty per eccellenza grazie alle qualità di affidabilità e durata insite nel suo DNA, come spiega Vittorio Bussi, Head of Iveco Light Commercial Vehicles Product Management

di Emanuela De Vita



Il 'problema' - i contachilometri di alcuni Daily che non riescono a registrare le percorrenze superiori al milione di chilometri - è motivo d'orgoglio per i progettisti che hanno ideato i veicoli e per casa che li ha costruiti, poiché testimonia sul campo la qualità del prodotto in termini di affidabilità e durata. Protagonisti dell'episodio sono 25 minibus Iveco Daily, in servizio fra il Sud Africa e la Namibia, la cui strumentazione è ripartita da zero dopo aver macinato questo incredibile record per un veicolo leggero. E' come se i minibus avessero percorso due volte e mezzo la distanza fra la terra e la luna o 25 volte la circonferenza del nostro pianeta. Un record, oltretutto, maturato in condizioni operative proibitive, a causa dei fondi impervi, della polvere e degli sterrati della rete stradale che collega Johannesburg, in Sudafrica, a Windhoek, la capitale della Namibia. Per capire i motivi di questa incredibile performance da parte di un mezzo commerciale, Camion&Servizi ha intervistato Vittorio Bussi, Head of Iveco Light Commercial Vehicles Product Management.

C&S: Ci parli del record dei Daily in Sud Africa..

Bussi: L'episodio, che ha dell'incredibile, è invece una storia vera di prodotto, che è

motivo d'orgoglio per tutta l'azienda. E' emersa da una segnalazione fatta al nostro team da alcuni clienti sudafricani, che si sono lamentati del fatto che i contachilometri dei loro Daily non erano in grado di registrare le percorrenze oltre il milione di chilometri. Nel mondo truck, parlare di queste cifre è del tutto normale, ma nel campo dei commerciali il dato è sorprendente. Lo è ancora di più se si pensa che la percorrenza media di un mezzo di trasporto leggero si aggira in Europa sui 35mila chilometri l'anno. I veicoli che hanno macinato il record sono dei minibus di linea, appartenenti a compagnie private, che offrono un servizio di taxi collettivo fra i sobborghi di Johannesburg e Windhoek, capitale della Namibia. Oltre ai passeggeri, trasportano un'incredibile quantità di bagagli che vengono stivati, per ragioni di spazio, in un rimorchio. Le percorrenze giornaliere sono decisamente elevate, poiché arrivano a un migliaio di chilometri con un profilo di missione molto

severo a causa delle condizioni climatiche, del carico e del fondo stradale a volte accidentato. Di fatto, ciascun minibus accumula percorrenze annue attorno ai 350mila chilometri, con un'anzianità media di servizio del parco veicoli compresa fra i tre e i cinque anni.

Il record è una storia vera di prodotto che è motivo d'orgoglio per tutta l'azienda



C&S: Quali sono i motivi di queste performance?

Bussi: Prima di tutto, come l'ha definito Franco Fusignani, Chief Operating Officer di Iveco, il Daily è il più piccolo dei camion nel mondo del trasporto. Una definizione azzeccata, che mette in evidenza il vero DNA del veicolo. A questi cromosomi aggiungiamo un'elevata flessibilità d'impiego, che deriva dall'impostazione del telaio a longheroni e traverse. Il secondo punto 'forte' è costituito dall'affidabilità, che per Iveco è un concetto radicato nel progetto del veicolo, nella cultura aziendale. Di fatto, il Daily viene testato come se fosse un camion, come se facesse parte del mondo 'truck'. Ed è 'percepito' in questo modo anche dagli utilizzatori, che lo impiegano in missioni severe non solo in Africa, ma anche in Europa, proprio perché sussiste quest'impostazione di fondo. Un'impostazione heavy duty che ci permette di essere presenti anche nella fascia alta del segmento, fino alle 7 tonnellate di massa totale a terra. Il terzo aspetto che caratterizza il Daily è costituito dalla manutentibilità e riparabilità, insite nel concept del veicolo e nella sua impostazione telaistica, che permettono di 'distribuire' i componenti anche in funzione degli interventi assistenziali. Tutto ciò è molto apprezzato nei mercati extra-UE, poiché consente d'intervenire sul mezzo senza ricorrere ad attrezzature sofisticate. Questa 'filosofia' si collega, poi, al concetto di servizio che, nel caso del Daily, significa un'assistenza stradale da vero camion. Il che si traduce nel risolvere quasi il 90 per cento dei guasti su strada con l'intervento di un'officina mobile. Il tutto, è associato ai motori di FPT Industrial, concepiti con la durability tipica di un'impostazione heavy duty. E anche questo è un 'valore' che ci è riconosciuto all'esterno.

C&S: A livello internazionale, questi plus di prodotto sono apprezzati?

Bussi: Certamente. In Sud Africa, il Daily è considerato un veicolo alto di gamma, utilizzato soprattutto nel trasporto collettivo. Ma non solo poiché, recentemente, si è anche imposto, con la versione 4x4, come mezzo da miniera a cielo aperto per gli interventi di riparazione dei macchinari o per il trasferimento dei minatori da un sito produttivo all'altro. In Nord Africa, dove vantiamo una buona presenza in Algeria e in altri paesi, i Daily con cella frigorifera trovano impiego nel trasporto delle derrate alimentari e dei generi deperibili verso i villaggi turistici. Sempre parlando dei mercati extra-UE, il Daily

è protagonista in America Latina e in Cina, dove esiste una consolidata joint-venture con un partner locale. In Europa, il nostro leggero heavy duty si è imposto in Francia nel settore edilizio o dei servizi municipali con allestimenti con cassone fisso o ribaltabile. In Germania è in forza alla Deutsche Post, in abbinamento con furgonature con passaggio diretto dal vano di carico alla cabina di guida, mentre in Inghilterra viene utilizzato da giganti della distribuzione, come la Tesco, per le consegne door-to-door con allestimenti polifunzionali, adatti al trasporto contemporaneo di elettrodomestici, generi deperibili e prodotti secchi. Insomma, il Daily è un veicolo multi-ruolo, specialista ma anche generalista, perfettamente adatto alle sfide di oggi e di domani, comprese quelle legate al prevedibile sviluppo dell'e-commerce.

Nella pagina a fianco, uno dei Daily minibus in partenza da Johannesburg. Sotto, una locandina che pubblicizza il record di percorrenza





prodotto < NUOVO DAILY 2014



IL NUOVO DAILY 2014 IN ANTEPRIMA ASSOLUTA

Interamente riprogettato, il nuovo commerciale di Iveco è in grado di soddisfare tutte le esigenze del trasporto leggero sia con le versioni da allestimento, sia con gli innovativi furgoni capienti e maneggevoli

È

in arrivo sui mercati europei la terza generazione dell'Iveco Daily che sarà presentata alla stampa internazionale a giugno. Il nuovo veicolo, risultato di una sintesi perfetta fra tradizione e innovazione, si propone come compagno di lavoro ideale

per gli operatori del trasporto professionale.

Il Daily 2014 viene costruito negli stabilimenti Iveco di Suzzara, vicino a Mantova, e di Valladolid, in Spagna, impianti su quali sono stati recentemente effettuati importanti investimenti per il rinnovo delle linee produttive.

Del passato, il nuovo Daily mantiene inalterata la classica struttura a longheroni e traverse, che assicura robustezza, versatilità, durata nel tempo e grande facilità di allestimento per i cabinati. Numerose sono le novità che il Daily 2014 riserva ai clienti.

L'impegno progettuale dell'azienda si è concentrato su entrambe le versioni, cabinato e furgone, con un focus privilegiato su quest'ultimo che offre prestazioni migliorate in termini di maneggevolezza e capacità di carico, grazie alle volumetrie ottimizzate, e facilità di utilizzo, con un piano di carico più accessibile. La capienza dei furgoni è stata ottimizzata rivedendo il rapporto tra l'interasse, la lunghezza totale e l'estensione del vano carico: sono nati così i nuovi modelli da 18 e 20 m³ – best in class per cubatura – e da 11 m³, migliore della categoria per efficienza di carico, un indice che misura il rapporto tra la lunghezza del comparto merci e l'ingombro totale del veicolo.

Grazie alla nuova architettura, con passi allungati e sbalzo posteriore ridotto, il nuovo Daily garantisce un'ottima guidabilità senza compromettere la nota agilità negli spazi ristretti. Tutti i modelli fino a 3,5 tonnellate sono dotati di nuove sospensioni anteriori, che garantiscono un controllo ottimale del veicolo e ne migliorano il comfort e il carico utile. Per i modelli a ruota singola è stata, inoltre, progettata una nuova geometria della sospensione posteriore, che diminuisce di circa 55 millimetri l'altezza del piano di carico da terra, agevolando così le operazioni di movimentazione delle merci. La terza generazione del Daily è, inoltre, fortemente orientata



al business, come dimostra la riduzione del 5% dei consumi, rispetto al modello precedente. Un risultato che si traduce in un significativo contenimento del costo totale di gestione del veicolo, insieme alle migliori prestazioni della categoria grazie all'ampia scelta di motori, cambi e rapporti al ponte.

Anche il comfort è stato fortemente incrementato con un abitacolo comodo e silenzioso, che offre una posizione e sensazioni di guida di stampo automobilistico. L'ergonomia degli spazi interni (ai vertici della categoria) si accompagna a una migliore insonorizzazione, a un impianto di climatizzazione più efficiente e a un eccellente comfort di marcia

in ogni condizione di carico. Forte per natura, versatile e facile da guidare, ma anche attraente grazie a un design rivoluzionato, il nuovo Daily è l'esempio più concreto del continuo miglioramento di un commerciale che da oltre 35 anni è protagonista della storia del trasporto leggero. A completare l'offerta di prodotto, saranno inoltre disponibili differenti versioni minibus, in grado di soddisfare le esigenze delle aziende che operano nel trasporto collettivo, sia in ambito cittadino sia nei trasferimenti veloci extra-urbani. Da giugno il nuovo Daily – il migliore di sempre – sarà disponibile nelle concessionarie Iveco di tutta Europa.





LA GALASSIA IVECO IN SEI APP



Sei applicazioni originali e gratuite per tablet e smartphone per conoscere meglio lo Stralis Hi-Way, il nuovo Trakker e l'Eurocargo Euro VI. In più, i prodotti e i servizi del mondo Iveco con My Iveco, i contenuti di Camion&Servizi e la rete di assistenza e i ricambi con Iveco On The Road

SCARICA
L'APP
MYIVECO
PER IPHONE



SCARICA
L'APP
MYIVECO
PER
ANDROID



Si moltiplicano le applicazioni multimediali di Iveco dedicate agli utenti che navigano 'in mobilità' e che desiderano trovare, sui propri smartphone e tablet, le più recenti informazioni sulle offerte di prodotti e servizi da parte della casa italiana.

Due le nuove App dedicate alla gamma heavy: una per lo Stralis Hi-Way, eletto truck of the Year nel 2013, ed una per il nuovo Trakker, protagonista in cava ma anche alla Dakar di quest'anno in Sudamerica. Disponibili gratuitamente nell'App Store di iTunes, le due applicazioni permettono di scoprire, attraverso un menu interattivo, le principali innovazioni tecniche introdotte sui due veicoli e di personalizzare il colore. Lanciate negli ultimi mesi del 2013 le App, che hanno già fatto registrare alcune migliaia di download, sono proposte in sei lingue: italiano, inglese, spagnolo, francese, tedesco e polacco. Per i veicoli della gamma media, Iveco ha sviluppato un'applicazione per iPad centrata sul nuovo Eurocargo Euro VI. Anche per quest'App, la pagina iniziale propone un menu interattivo per navigare fra i principali argomenti. La sezione New Experience consente di esplorare la cabina di guida e personalizzare la colorazione del veicolo. La voce Performance & Euro VI Engines illustra in dettaglio l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR di FPT Industrial adottata sulle motorizzazioni Tector common rail. Ci sono, poi, numerose altre sezioni che prendono in esame l'affidabilità, il design, il comfort, la versatilità, i costi di gestione, la sicurezza e i servizi post vendita. My Iveco è, in ordine di tempo, l'ultima delle App (è stata lanciata ad aprile) a disposizione per gli utilizzatori di smartphone e tablet, basati sui sistemi operativi Android (Google) o iOS (Apple). È stata ideata per offrire ai clienti Iveco un ampio ventaglio d'informazioni, disponibili in modo semplice e veloce. Le principali funzionalità includono le news, personalizzate secondo il paese, le promozioni che riguardano le offerte di veicoli nuovi, usati, di ricambi e di servizi, e il configuratore di prodotto. Con questo strumento, l'utente

può scegliere e customizzare il proprio camion ed, eventualmente, richiedere maggiori informazioni. La App My Iveco, che può essere personalizzata accedendo alla sezione My Profile inserendo i dati dei veicoli in possesso, permette anche di richiedere cataloghi e di trovare i principali dati della concessionaria più vicina. L'App Camion&Servizi consente la consultazione su iPad dei contenuti di questa rivista. Un periodico nato nel 1997 che ha una tiratura di 30mila copie, distribuito in tutta Italia ai dealer e ai clienti Iveco. Infine, l'App Iveco On The Road, compatibile con iPad, iPhone e iPod touch. Con questa applicazione si può consultare l'elenco dei punti di vendita e di assistenza Iveco, visualizzandone la scheda con il dettaglio dei servizi offerti e la posizione sulla mappa stradale. Sono anche riportate le strutture ANS – Assistance Non Stop – che garantiscono gli interventi assistenziali nell'arco delle 24 ore per tutto l'anno. Una sezione di Iveco On The Road è dedicata alla linea accessori, per rendere unico al mondo il proprio camion Iveco. Le nuove App mirano a sfruttare le potenzialità offerte dalla crescita esponenziale dell'utilizzo delle reti mobili in Italia, dove il traffico dati nel 2012 ha subito un'accelerazione del 46 per cento rispetto all'anno precedente. E le prospettive per il futuro, secondo uno studio della Cisco, sono ancora più interessanti. Per il 2017 è, infatti, previsto che il traffico dati delle reti mobili nel nostro paese cresca di nove volte, con un tasso d'incremento nettamente superiore a quello della media delle nazioni europee.



C&S

Dimensioni: 14,9 MB

Lingue: italiano, inglese
Compatibilità: iOS 5.1 o successive



NEW STRALIS
HI-WAY

Dimensioni: 266 MB

Lingue: italiano, inglese,
francese, tedesco, spagnolo,
polacco
Compatibilità: Ipad - iOS 5.1
o successive



NEW TRAKKER

Dimensioni: 295 MB

Lingue: italiano, inglese,
francese, tedesco, spagnolo,
polacco
Compatibilità: Ipad - iOS 5.1
o successive



NEW EUROCARGO
€6

Dimensioni: 165 MB

Lingue: italiano, inglese,
francese, tedesco, spagnolo,
polacco
Compatibilità: Ipad - iOS 5.1
o successive



MY IVECO

Dimensioni: 12,3 MB

Lingue: italiano, inglese,
francese, tedesco, spagnolo,
polacco
Compatibilità: iOS 5.1 o
successive e Android 2.3 e
successive



IVECO
ON THE ROAD

Dimensioni: 196 MB

Lingue: italiano, inglese,
francese, tedesco, spagnolo
Compatibilità: iPad, iPhone, iPod
touch - iOS 5.0 o successive



MENO COSTI, MENO EMISSIONI



Crescono in Italia e all'estero i successi commerciali dei veicoli a metano di Iveco che riducono oneri di gestione ed emissioni. E adesso c'è anche lo Stralis a gas liquefatto (LNG) per allungare l'autonomia operativa

di Giorgio Garrone

Iveco ha sempre creduto nei motori alimentati a gas naturale come alternativa al diesel nelle missioni di trasporto nei settori della distribuzione, a corto e medio-lungo raggio, municipali (raccolta e movimentazione dei rifiuti principalmente) e del trasporto passeggeri. Lo testimoniano gli oltre 15mila veicoli a metano commercializzati in tutta Europa dal 1999, che hanno accumulato una percorrenza totale di oltre 1 miliardo di chilometri, e le quattro generazioni di propulsori, light duty ed heavy duty, sviluppate dal '99 a tutt'oggi. Per le unità light duty destinate ai veicoli commerciali,

il debutto sul mercato è avvenuto nel 2000 con il Sofim CNG da 2,8 litri di cilindrata e 110 CV seguito, nel 2007, dal 3 litri F1C da 136 CV e, nel 2009, da un propulsore bi-fuel (gas e benzina) con gli stessi valori di cilindrata e potenza. Da quest'anno, il bi-fuel light duty ha ottenuto l'omologazione Euro 6. Per i segmenti dei medi e dei pesanti, Iveco ha lanciato sul mercato nel 1999 l'8469 CNG con 9,5 litri di cilindrata e 260 CV seguito, nel 2004, dal Cursor 8 CNG da 7,8 litri e 272 CV e, nel 2011, dalla versione da 330 CV. Da marzo 2014 è disponibile il Cursor 8 Euro VI da 330 CV caratterizzato da livelli di emissioni incredibilmente bassi, di gran lunga inferiori ai limiti previsti dall'ultima normativa antinquinamento UE: -50% degli ossidi di azoto (NOx), -96% del particolato e -95% degli idrocarburi non metanici. Nel complesso, dal 2004 a oggi, sono usciti dallo stabilimento FPT Industrial di Bourbon Lancy (Francia) oltre 7 mila Cursor 8 CNG. La nuova frontiera dei veicoli a metano è rappresentata dai pesanti stradali con serbatoi di gas naturale liquefatto (LNG). Questa soluzione, adottata per prima sullo Stralis AT440S33T/P LNG con cabina Hi-Road presentato da Iveco al Salone della carrozzeria di Lione (Solutrans) dello scorso anno, permette di allungare l'autonomia operativa del trattore da 350 chilometri a circa 800 chilometri. Il che lo rende idoneo, senza rifornimenti intermedi, alle missioni di distribuzione a medio-lungo raggio con 44 tonnellate di peso totale della combinazione. Il metano liquefatto occupa, infatti, un volume circa 3 volte inferiore a quello del gas naturale compresso alla pressione di 200 bar. In Europa, già sono operativi 200 trattori Stralis Natural Power alimentati a LNG, con prospettive di vendita decisamente favorevoli poiché, da giugno 2014, saranno rimossi gli ostacoli normativi per l'omologazione di questa tipologia di mezzi in Europa e altrove. Un risultato raggiunto grazie all'inclusione dei veicoli a gas naturale liquefatto (LNG) nel Regolamento UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) 110 che armonizza, a livello internazionale, i sistemi CNG e LNG e la loro installazione sul veicolo. La modifica al regolamento 110, che



Sopra, uno Stralis Natural Power con doppia alimentazione a gas naturale compresso (CNG) e liquefatto (LNG), esposto al Solutrans di Lione

entrerà in vigore a giugno di quest'anno, potrebbe quindi aprire nuove frontiere alla mobilità economicamente ed ecologicamente sostenibile basata su propulsori a metano in forma gassosa o liquefatta.

PULITI, SEMPLICI, SILENZIOSI, ECONOMICI

I motori a gas naturale offrono molteplici vantaggi rispetto ai diesel tradizionali. A cominciare dal costo del carburante che, nel corso degli anni, è rimasto su livelli inferiori del 40 per cento rispetto al prezzo medio del gasolio alla pompa. Inoltre, la rete di rifornimento del metano è già presente in modo capillare in molti paesi europei e sul territorio nazionale, come dimostrano le oltre 1.100 stazioni operative in Italia lungo le principali direttrici di comunicazione. Sotto il profilo delle emissioni, i motori CNG o LNG sono molto più ecologici dei diesel Euro VI, il che si traduce in minori restrizioni alla circolazione dei camion nelle aree urbane. Il ridotto impatto ambientale del CNG riguarda anche le emissioni di anidride carbonica (CO₂) considerato il maggior responsabile dell'effetto serra. Con un trattore Stralis alimentato a bio-metano, si possono abbattere di 164 tonnellate l'anno le quantità di CO₂ emesse da un autoarticolato di 44 tonnellate con una percorrenza di 170 mila chilometri, mentre per un cabinato Stralis 4x2 di 18 ton allestito con compattatore per la raccolta dei rifiuti, la riduzione è attorno alla 114 tonnellate l'anno a fronte di una percorrenza di 60 mila chilometri. I propulsori a gas sono, poi, di gran lunga più silenziosi di quelli a gasolio. Questa caratteristica li rende particolarmente adatti alla distribuzione urbana o per le missioni di raccolta dei rifiuti durante le ore notturne. La silenziosità di funzionamento permette ai veicoli a CNG di ottenere la certificazione PIEK, richiesta in alcuni paesi del nord Europa per i mezzi di trasporto che accedono ai centri storici nel corso della notte. Nel complesso, un motore Cursor 8 CNG risulta quattro volte meno rumoroso di un motore diesel equivalente. Un altro plus dei motori a metano è costituito dalla semplicità costruttiva e dal peso contenuto dei sistemi di post-trattamento dei gas. A valle di un diesel



tradizionale Euro VI si trovano, infatti, un catalizzatore ossidante (DOC), un filtro antiparticolato (DPF) un dosatore di AdBlue, un catalizzatore SCR e un catalizzatore finale per eliminare gli eccessi d'ammoniaca (CUC). In tutto, si tratta di quattro componenti con sei sensori, del peso di circa 200 chili. Per un motore a CNG, invece, è sufficiente un solo elemento (cioè, un catalizzatore ossidante a tre vie) con tre sensori con un peso totale di soli 45 chili. Anche dal punto di vista economico, il vantaggio complessivo di un veicolo alimentato a gas – rispetto a un mezzo a gasolio – è rilevante. Un trattore con motore CNG permette infatti, una riduzione del TCO – Total Cost of Ownership – di circa 6 centesimi di euro al chilometro, con un guadagno di circa 30 mila euro su una percorrenza globale di 500.000 km in cinque anni. Ciò consente di recuperare il maggior investimento richiesto dai veicoli a metano rispetto ai camion tradizionali. E il conto economico può essere ancora più favorevole se l'azienda di trasporto con una flotta a CNG investe in una stazione di ricarica propria e utilizza i camion in modo intensivo su più turni di lavoro.

OFFERTA DI PRODOTTO AMPIA E DIVERSIFICATA

Ampia e diversificata è l'offerta di prodotto di Iveco nel comparto dei veicoli a metano. Comprende, infatti, il Daily in versione cabinato e furgone, l'Eurocargo nel segmento dei medi e lo Stralis nel comparto dei pesanti stradali. Il Daily cabinato, che monta un motore a gas da 3 litri e 136 CV con una coppia massima di 350 Nm, è disponibile con pesi totali da 3,5 a 6,5 tonnellate, mentre i furgoni da 3,5 a 5 tonnellate. Gli Eurocargo CNG, destinati soprattutto alla raccolta dei rifiuti e alla distribuzione urbana, vengono proposti con pesi totali da 11 a 16 ton-



nellate, in abbinamento con un propulsore Tector CNG a sei cilindri in linea di 5,9 litri di cilindrata da 200 Cv. La capacità standard è di 480 litri con 2 pacchi da 3 bombole da 80 litri. Nell'ambito dei pesanti l'offerta di prodotto comprende i cabinati della serie Stralis, in configurazione 4x2 e 6x2, e i trattori 4x2. La motorizzazione è il Cursor 8 CNG, proposto con tarature di potenza di 270 300 o 330 CV. Il motore è abbinato a un cambio meccanico ZF a 16 rapporti o un cambio automatico Allison a sei marce con convertitore idraulico di coppia. La capacità standard delle bombole varia da 440 a 960 litri, secondo il modello e la configurazione degli assi e può essere personalizzata in funzione delle richieste del cliente per disposizione bombole e capacità fino a 1300 litri.



Nella pagina a fianco, un Daily con motore a bio-metano e i particolari dei serbatoi del gas naturale compresso e di quello allo stato liquido di uno Stralis Natural Power. A fianco, il motore Cursor 8 CNG. Sotto, alcuni veicoli a metano in servizio in Francia e in Italia

LIQUIDO E COMPRESSO PER AUMENTARE L'AUTONOMIA

L'ultimo dei veicoli, in ordine di tempo, che si è aggiunto alla gamma Stralis con motori alimentati a combustibili alternativi è il trattore AT440S33T/P LNG con cabina Hi-Road. La particolarità del veicolo sta nella presenza di serbatoi per il metano compresso CNG (4 da 70 litri sul lato sinistro) e per il gas naturale liquefatto (1 da 525 litri sul lato destro). Il metano allo stato liquido si trova alla temperatura di -130°C e alla pressione di 9 bar. Il motore, un Cursor 8 CNG da 330 CV e 1.300 Nm di coppia fra 1.200 e 1.785 giri al minuto ed è alimentato da gas naturale. Nel caso dell'LNG, il gas liquefatto viene fatto evaporare attraverso uno scambiatore di calore riscaldato dall'acqua di raffreddamento del motore prima dell'iniezione. Il passaggio da CNG a LNG e viceversa è gestito elettronicamente attraverso un pulsante collocato in plancia. Il Cursor 8 CNG è un sei cilindri in linea di 7,8 litri con quattro valvole per cilindro. Il motore lavora a ciclo Otto, cioè con candele di accensione (ciascun cilindro ne ha una), che provocano la combustione della miscela aria-gas, immessa da due iniettori per cilindro in proporzioni stechiometriche sul condotto di aspirazione. I gambi delle valvole sono realizzati con materiali speciali per resistere alle elevate temperature (anche 800°C) generate dal propulsore. Il motore a metano mantiene le proprie performance, in termini di consumo di carburante, in un ventaglio molto ampio del regime di funzionamento. E' così possibile sfruttare la massima potenza del propulsore senza penalizzare apprezzabilmente i dispendi di metano.

PERCHÉ HANNO SCELTO IL GAS

Costi di gestione contenuti dei veicoli e ridotto impatto ambientale sono le principali motivazioni che hanno indotto negli ultimi anni molte flotte in Italia e in Europa a scegliere camion con motori alimentati a metano.

In Francia, la Sydeme - Syndicat Mixte de Transport et de Traitement des Déchets Ménagers de Moselle-Est - è una società che si occupa di raccogliere e riciclare i rifiuti urbani, trasformandoli in bio-metano e compost per l'agricoltura e, mediante un termovalorizzatore, in elettricità e acqua calda per usi domestici. Per le proprie esigenze di trasporto l'azienda francese ha scelto 25 Iveco Stralis CNG e 3 Daily CNG multiruolo, i cui motori sono alimentati dal bio-metano prodotto dall'impianto di riciclaggio. In Italia, fra il 2012 e il 2013 sono entrati in servizio, presso due main partner di TNT Express Italy, 115 Daily Natural Power. Vengono utilizzati per i compiti di distribuzione nelle aree urbane, partendo dalle tre filiali romane di TNT Express Italy e dalle altre sedi del corriere espresso dislocate nel Centro Italia. Sempre in Italia, la Zampieri Holding di Fiano Romano (Roma) ha recentemente acquisito trenta trattori Iveco Stralis 440S33T/P CNG a gas naturale compresso. Si tratta di una decisione strategica per la società laziale, finalizzata all'abbattimento dei costi di gestione dei veicoli, oltre che alla riduzione del loro impatto ambientale. Gli Stralis CNG sono impiegati per i collegamenti di linea nel nord Italia fra gli hub logistici della TNT, con percorrenze medie giornaliere di 500-700 chilometri.





JOINT VENTURE PER SERVIZI DOC

CNH Industrial Capital Europe, joint venture fra CNH Industrial e BNP Paribas Leasing Solutions, estende la propria offerta di servizi di finanziamento e leasing anche a Iveco

di Giorgio Garrone

Ci sono novità importanti nel campo dei servizi finanziari rivolti agli utilizzatori dei mezzi industriali e commerciali di Iveco. CNH Industrial Capital Europe, joint venture fra CNH Industrial e BNP Paribas Leasing Solutions, con il marchio IVECO CAPITAL ha esteso dallo scorso gennaio la propria offerta di servizi di finanziamento e di leasing agli acquirenti dei camion del gruppo CNH Industrial – di cui fa parte Iveco – sui principali mercati Europei. Già prima dell'accordo la joint venture forniva servizi finanziari agli utilizzatori europei di macchine movimento terra e per l'agricoltura dei marchi New Holland e Case di CNH Industrial, con uno stipulato che ha raggiunto, complessivamente, 1,7 miliardi di euro. Per approfondire le iniziative specifiche rivolte al comparto truck e i vantaggi che la joint-venture comporterà per i clienti italiani, Camion&Servizi ha intervistato Monica Bertolino, Amministratore Delegato di Iveco Finanziaria, società che con il brand

Iveco Capital ha supportato e continuerà a supportare attraverso la joint venture i clienti ed i concessionari Iveco.

C&S: *Ci può spiegare in dettaglio l'iniziativa?*

Bertolino: CNHI Capital Europe è una Banca che opera, da anni, come piattaforma europea dei servizi finanziari per i brand New Holland e Case, con il brand CNH Capital. L'estensione ai camion di Iveco costituisce una scelta in linea con la strategia globale del gruppo CNH Industrial e coerente con la struttura organizzativa che prevede una sinergia delle funzioni di servizio, tra cui quelli finanziari, a supporto dei singoli marchi del gruppo.

C&S: *l'estensione della joint-venture a Iveco Capital è stata annunciata ufficialmente a fine gennaio. Quando diventerà operativa?*

Bertolino: Lo è già. Gli accordi sono stati sottoscritti nella seconda settimana di gennaio, mentre l'attività di training, che ha coinvolto tutta la forza di vendita delle concessionarie Iveco, si è conclusa all'inizio di febbraio. La formazione, portata a termine con il supporto del Training Department di Iveco, ha permesso di abilitare

Nella pagina a fianco, Monica Bertolino, Amministratore Delegato di Iveco Finanziaria. Sotto, uno schieramento di trattori Stralis prima della consegna a un'azienda di autotrasporto





PASSA IN VANTAGGIO CON DAILY. SUPERVAN E SUPERCAB A 22.400 EURO IN 3 ANNI A TASSO ZERO.

- Supercab: 300 litri di capacità di carico, 100% di spazio di carico.
- Supercab: 300 litri di capacità di carico, 100% di spazio di carico.
- Supercab: 300 litri di capacità di carico, 100% di spazio di carico.

IVECO
FINANZIARIA

IVECO
CAPITAL

alla nuova piattaforma i concessionari attraverso gli strumenti ed i prodotti per i venditori e gli operatori di back-office. Oggi, di fatto, il cento per cento della rete è già operativa.

C&S: *Cos'è cambiato rispetto al passato: il network, le procedure, le soluzioni finanziarie?*

Bertolino: Per i clienti ed i concessionari i professionisti commerciali di Iveco Capital sono gli stessi, così come l'interfaccia del back-office ed il marketing.

L'offerta di prodotto è potenziata con una logica di soluzioni a pacchetti, per rendere più agevole al venditore l'individuazione della proposta giusta per ogni singolo cliente. Gli strumenti di preventivazione sono semplici e totalmente web-based, integrati con le procedure d'invio della pratica agli enti preposti alla delibera. In sintesi maggiore efficienza, sistemi più integrati stessa professionalità e competenza di sempre.

C&S: *In Italia, la rete di vendita di questi nuovi prodotti è basata sui dealer di Iveco. Cosa accade negli altri paesi europei?*

Bertolino: La joint-venture è già operativa in Francia ed in Germania e lo sarà ad aprile nel

Regno Unito. E' una piattaforma nella quale sono presenti – o lo saranno nell'immediato futuro - i major market di Iveco in tutta Europa con l'obiettivo di avere un riferimento unico per i servizi finanziari.

C&S: *Quali azioni sono state intraprese, oltre alla formazione, per il successo dell'operazione?*

Bertolino: Monitoraggio delle performance del processo di vendita ed operativo, confronto e condivisione con la rete ed i venditori; il nostro obiettivo, dopo le attività di formazione e comunicazione, è il mantenimento e il miglioramento dei livelli di efficienza, un confronto serio e costruttivo per dare ai clienti Iveco un servizio eccellente.

C&S: *Quali vantaggi concreti avrà il cliente di Iveco? Condizioni migliori? Offerte personalizzate? Pacchetti su misura?*

Bertolino: I vantaggi sono molteplici. Una piattaforma servizi unica per tutti i marchi del gruppo CNH aumenta la competitività. Ciò significa più capacità negoziale e un elevato livello qualitativo dei fornitori di servizi. Una piattaforma rodata e performante, rapida nell'ottenimento delle informazioni e su cui investire diventa più facilmente ammortizzabile perché comune ad un business più ampio. Un partner bancario che conferisce maggiore sostenibilità alla struttura di 'funding' che rappresenta una delle voci di costo primarie del nostro business oltre a capacità di offrire competenza nello sviluppo di strumenti di selezione e monitoraggio del credito.

C&S: *Iveco Capital avrà lo stesso approccio al cliente Iveco ?*

Bertolino: Conosciamo a fondo il mondo del trasporto. Proporre soluzioni su misura vuol dire, nell'attuale congiuntura economica, cercare con il cliente il modo migliore per aiutarlo in un momento in cui gli investimenti in beni strumentali rappresentano uno sforzo enorme. Un concetto che va visto nell'ottica di preservare il business delle aziende del settore, obiettivo primario di una società captive come la nostra.

C&S: *Abbiamo sentito alla radio un annuncio pubblicitario sull'offerta finanziaria. Di che cosa si tratta?*

Bertolino: Si tratta di Fast Start la campagna varata in occasione della nuova piattaforma servizi IVECO CAPITAL. E' un segnale forte e importante per i partner, per la rete e per i clienti, che sottolinea quanto Iveco creda in questa partnership. L'iniziativa è centrata sui veicoli delle gamme Daily ed Eurocargo. Il punto di forza della campagna è rappresentato dal beneficio economico per il cliente, che può risparmiare circa 2mila euro. Ciò gli permette di anticipare l'acquisto di un mezzo, scegliendo un leasing a tasso zero della durata di 36 mesi con un anticipo minimo.

GUARDA IL VIDEO





CON L'OLIO L'ARIA CI GUADAGNA

Provato in condizioni operative lo Stralis sperimentale 260S42 con catena cinematica ibrida, scaturito dal progetto Vector 2015 cofinanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico con il coordinamento di Iveco



Le soluzioni per il trasporto di domani richiedono, oggi, idee innovative, know-how tecnologico, capacità realizzative non comuni e notevoli sforzi di ricerca e sviluppo. Sono questi i contenuti che caratterizzano i due camion sperimentali a basso impatto ambientale per il trasporto in ambito urbano – un ibrido parallelo su base Eurocargo e un ibrido serie su telaio Stralis 6x2 - scaturiti dal progetto di ricerca Vector 2015. Si tratta di un'iniziativa partita nel 2009, cofinanziata dal Ministero dello Sviluppo Economico con il coordinamento di Iveco, volta allo sviluppo di veicoli eco-compatibili, sicuri e interconnessi, capaci di abbattere i consumi e le emissioni inquinanti. Fra queste, anche quelle di anidride carbonica (CO₂), responsabili del cosiddetto effetto serra. Per lo Stralis sperimentale 6x2 allestito con un compattatore per rifiuti testato da Camion&Servizi è stata sviluppata una catena cinematica ibrida diesel-idraulica di tipo avanzato, con architettura in serie. Questa soluzione è tagliata 'su misura' per le missioni di raccolta e movimentazione dei rifiuti nelle aree urbane, caratterizzate da velocità commerciali ridotte e da un'elevata frequenza di arresti e ripartenze. L'aspetto più interessante dell'ibridizzazione della catena cinematica dello Stralis, equipaggiato con motore termico della serie Cursor da 420 Cv abbinato a un sistema idraulico dello specialista americano Parker, sta nel fatto che più frequenti sono gli stop & go, maggiori sono le riduzioni dei consumi e delle emissioni. 'In una tipica missione di collettamento dei rifiuti in città – spiega Marco Aimo Boot, Alternative Traction and Electrification Manager di Iveco – i consumi di gasolio dello Stralis diesel-idraulico sono mediamente inferiori del 30-35 per cento, con

picchi fino al 45 per cento, rispetto a un mezzo convenzionale. Di pari passo calano le quantità di CO₂ prodotte, che sono direttamente proporzionali ai consumi. E, fra i benefici di questa soluzione, non bisogna scordare la minore usura dei freni, grazie al recupero energetico in fase di rallentamento che consente di ricorrere solo saltuariamente all'impianto di servizio, nonché l'incremento fino al 15 per cento della produttività del veicolo a seguito delle migliori prestazioni in fase di arresto e ripartenza in termini di accelerazione".

TUTTI I SEGRETI DELLA TRAZIONE IDROSTATICA

Lo Stralis del progetto Vector 2015 è un ibrido serie di tipo avanzato in cui il motore termico – un FPT Cursor 10 da 420 Cv – è collegato direttamente, attraverso un albero di trasmissione, a un complesso dispositivo che contiene numerosi componenti: un gruppo trasmissione a tre rapporti (chiamato Power Drive Unit), una pompa idraulica primaria, due motori idraulici secondari a pistoni assiali a cilindrata variabile accumulatori a membrana ad alta pressione, un serbatoio di bassa pressione e una centralina elettronica di controllo. Il Cursor 10 aziona direttamente la pompa primaria, che invia l'olio agli accumulatori comprimendo, attraverso una membrana interna, l'azoto, ovvero un gas inerte che vi è contenuto. L'energia così accumulata può essere sfruttata, in fase di partenza, per lo spunto del veicolo mediante la trazione idrostatica, che si sostituisce alla coppia generata dal motore termico tradizionale. La trazione idrostatica è assicurata da due pompe secondarie a cilindrata variabile che fungono, in questa circostanza, da motori. Due sono le modalità di trazione disponibili: a bassa e ad alta velocità, per portare il veicolo da zero a circa 50-60 chi-



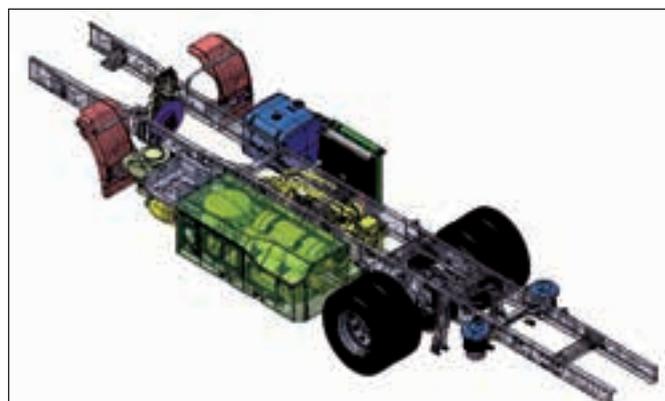
lometri l'ora. Oltre questo limite, quando, la trazione idrostatica diventa inefficiente dal punto di vista energetico, subentra automaticamente una connessione meccanica diretta fra il motore diesel e le ruote. In fase di rallentamento, le due pompe secondarie inviano il fluido ai due accumulatori, ricaricandoli (frenata rigenerativa). In questo modo è possibile recuperare fino al 70 per cento dell'energia di decelerazione del veicolo che, altrimenti, verrebbe dissipata sotto forma di calore.



A fianco, il posto guida dello Stralis diesel-idraulico.

Sotto, lo scambiatore di calore sul lato destro del veicolo, il display che indica i flussi energetici e lo schema del posizionamento degli organi della driveline

La frenata rigenerativa serve anche per rallentare il camion, senza ricorrere a un retarder idraulico di tipo tradizionale. "I vantaggi della soluzione ibrido serie – precisa Marco Aimo Boot – sono molteplici. Il principale è costituito dal fatto che, in un ambito di trasporto particolarmente severo come la raccolta dei rifiuti urbani caratterizzato da continui arresti e ripartenze, è possibile ridurre il carico del motore termico, facendolo funzionare nei punti di massima efficienza energetica, con positive ricadute sui consumi e sulle emissioni inquinanti". In cabina di guida, lo Stralis sperimentale non si differenzia in modo sostanziale da un pesante stradale convenzionale. L'unico elemento di diversità è costituito da un display a colori che mostra il flusso energetico lungo la catena cinematica del veicolo e il livello di carica dei serbatoi d'accumulo. Rimangono invariati, invece, i tre pulsanti di attivazione del cambio. Quest'ultimo, però, non è l'Eurotronic standard a 12 rapporti, ma la Power Drive Unit, che governa i due stadi di trazione idrostatica in fase di spunto e a bassa velocità e, oltre la soglia dei 60 chilometri l'ora, la connessione meccanica diretta fra il propulsore e le ruote motrici. L'integrazione dei componenti della catena cinematica permette allo Stralis accelerazioni decise, fluide e senza strappi. In fase di rallentamento, la frenata rigenerativa è particolarmente efficace quando il veicolo si trova in modalità idrostatica, cioè a velocità inferiori ai 50 chilometri l'ora tipiche di una missione di raccolta dei rifiuti in ambito urbano. Per attivarla è sufficiente agire sulla leva multifunzione a più stadi, posta sul lato destro del piantone dello sterzo. Oltre allo Stralis diesel idraulico, il progetto Verctor 2015 è sfociato nella realizzazione di un Eurocargo ibrido, con motore termico e unità elettrica disposti in parallelo. Anche questa soluzione presenta notevoli vantaggi nell'abbattimento dei consumi di carburante e delle emissioni di anidride carbonica, con riduzioni che arrivano fino al 25 per cento rispetto a un camion convenzionale. Sono risultati ottenuti nelle tipiche missioni di distribuzione urbana, caratterizzate da basse velocità commerciali e da frequenti stop & start. L'Eurocargo adotta un sistema di spegnimento e riavvio automatici del motore termico durante le soste prolungate ai semafori o nel traffico. Sfrutta inoltre, come lo Stralis, la frenata rigenerativa con recupero energetico per ricaricare il pacco batterie di bordo. Infine il motogeneratore, interposto fra il disco frizione e il cambio automatizzato, consente il lancio del veicolo in solo elettrico nelle partenze da fermo.





UNA RISORSA DA SCOPRIRE

Motori, cambi, ma anche turbosoffianti, elettro-iniettori, alternatori, motorini d'avviamento e centraline motore: come si sta ampliando l'offerta di rigenerati da parte Iveco per ridurre i costi di riparazione dei camion con alcuni anni d'anzianità operativa e migliorare la sostenibilità ambientale

di Marta Rava

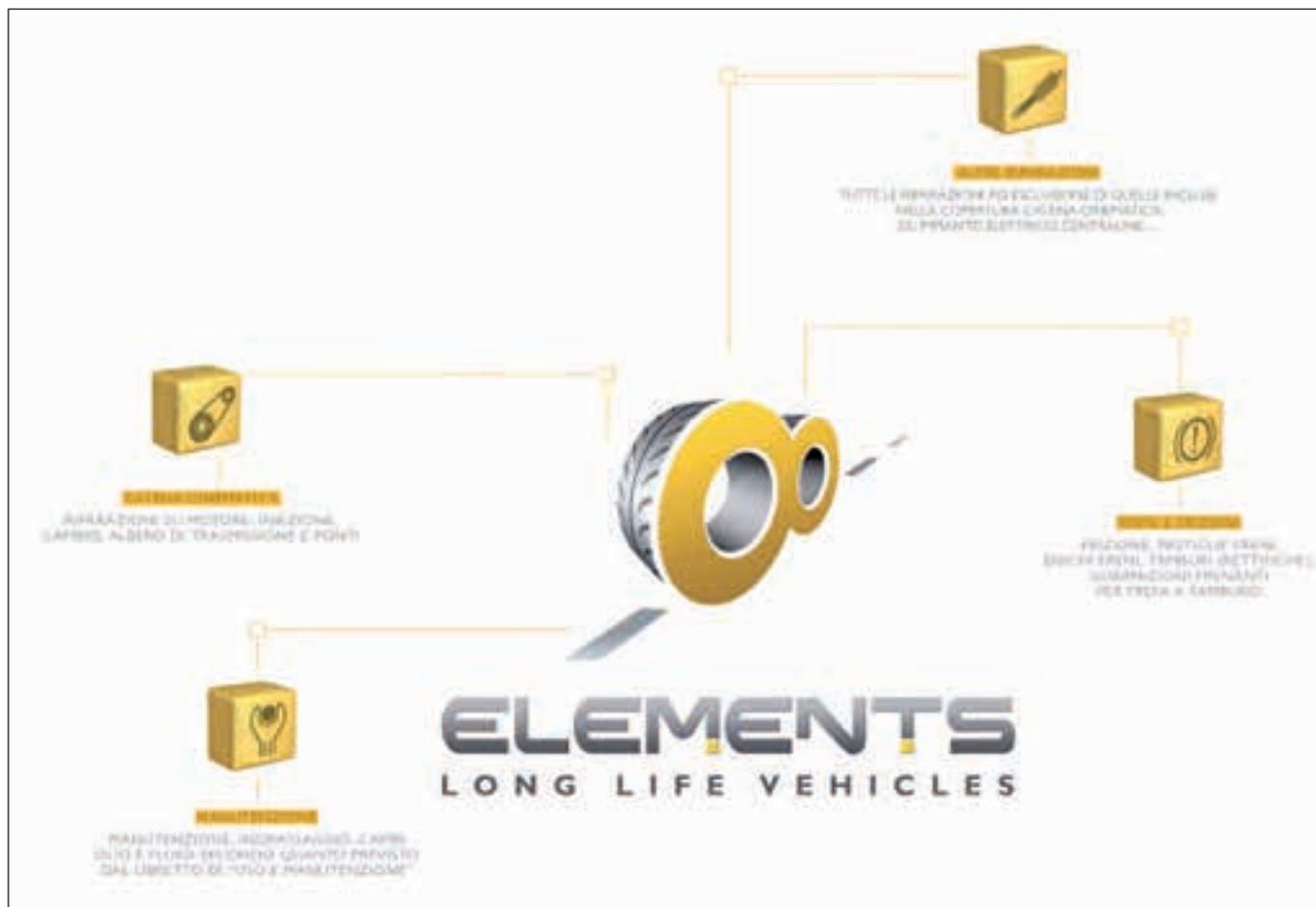


rigenerati di qualità, come quelli proposti da Iveco, sono una risorsa preziosa per abbassare i costi di riparazione dei veicoli, soprattutto di quelli con alcuni anni d'anzianità operativa. La proposta di componenti ricondizionati si è ampliata notevolmente negli ultimi anni, fino a includere elementi 'minori', come i motorini d'avviamento, gli elettro-iniettori, alternatori, turbosoffianti e molto altro. L'espansione esponenziale delle voci a catalogo è testimoniata da alcune cifre. Nel 2011, l'offerta di ricondizionati Iveco si articolava su due linee di prodotto per tutte le gamme di veicoli: motori e cambi. Nel secondo semestre del 2013 le linee di prodotto sono salite a sei, includendo turbocompressori, iniettori ed elettro-iniettori, pompe ad alta pressione, pompe d'iniezione, accumulatori idraulici (common rail) e compressori. Nella seconda parte dell'anno, un'ulteriore espansione dell'offerta ha portato sul mercato del ricondizionato, testate, monoblocchi e iniettori pompa. In termini di obiettivi commerciali, Iveco punta a raggiungere con la gamma 'Reman' un fatturato minimo pari al 5 per cento del giro d'affari totale generato dai ricambi. Le ragioni per puntare sul 'remanufacturing' sono molteplici. Prima di tutto, la riduzione delle nuove immatricolazioni e il conseguente invecchiamento del circolante di questi ultimi anni hanno spinto numerosi utilizzatori di veicoli industriali ad essere più attenti al costo della manutenzione e riparazione, privilegiando prodotti più convenienti rispetto al ricambio originale ma con caratteristiche di qualità garantite, come i rigenerati originali. Con l'impiego di questi ultimi, il vantaggio economico per i proprietari dei camion può arrivare al 30 per cento e oltre in confronto al listino di un componente di nuova fabbricazione. Il ricondizionato d'eccellenza, inoltre, fornisce un contributo non trascurabile alla riduzione dei costi d'esercizio dei mezzi di trasporto, il cosiddetto TCO, Total Cost of Ownership. I rigenerati di qualità, infine, vengono riportati allo stato originale in conformità alle specifiche tecniche del costruttore, in funzione di un nuovo ciclo di vita in termini di prestazioni, affidabilità e durabilità. Non a caso, sono coperti da una garanzia di dodici mesi, cioè di durata equivalente a quella del nuovo. Nel processo di ricondizionamento alcune parti usurate sono sostituite, mentre altre vengono riutilizzate, con



notevoli risparmi in termini di materie prime, consumi energetici ed emissioni di anidride carbonica (CO₂), il gas considerato il principale responsabile del cosiddetto effetto serra. I rigenerati di Iveco, grazie al controllo di tutte le fasi di lavorazione e alla supervisione della selezione delle carcasse da parte di personale specializzato, sono caratterizzati da un'elevata percentuale di recupero dei componenti riutilizzabili. Iveco si preoccupa anche della gestione delle carcasse – il cosiddetto core management – per assicurare sia l'ottimizzazione dei processi di ritorno in fabbrica dei componenti da revisionare, che la loro puntuale disponibilità presso la rete assistenziale dopo il ricondizionamento. Per i motori e i cambi, le lavorazioni legate al processo di rigenerazione sono particolarmente complesse. Nel caso dei propulsori sono previsti lo smontaggio completo, il lavaggio e l'idrosabbatura e l'analisi dei componenti, con la selezione di quelli riutilizzabili e di quelli da rottamare. Gli elementi recuperabili vengono poi rigenerati, nel rispetto delle tolleranze stabilite da Iveco. Segue, infine, il montaggio con l'utilizzo di ricambi nuovi originali. Le più recenti aggiunte all'offerta di piccoli rigenerati da parte di Iveco riguardano sette famiglie di prodotto, oggetto di una specifica campagna promozionale valida fino a fine giugno. Vi sono inclusi alternatori, motorini d'avviamento, elettro-iniettori, iniettori pompa, pompe ad alta pressione e centraline elettroniche del motore (ECU).





TANTA STRADA ZERO PENSIERI

Con i pacchetti Elements si amplia e diventa più modulare l'offerta da parte di Iveco di contratti di manutenzione e riparazione o di garanzie estese per i veicoli di tutte le gamme

In tempi in cui il controllo dei costi di gestione dei veicoli – TCO, Total Cost of Ownership – è un fattore fondamentale per la redditività delle aziende di trasporto, Iveco rafforza la sua offerta di pacchetti di assistenza personalizzata. Lo fa attraverso Elements: soluzioni 'su misura'. Tre sono gli obiettivi principali. In primo luogo, raggruppare sotto un unico brand tutti i programmi di assistenza personalizzati presenti nei diversi paesi europei. Inoltre, offrire contratti sempre più modulari e flessibili per – il terzo obiettivo – supportare la vendita del nuovo e fideliz-

zare il cliente. Il logo Elements evoca la coesione e la continuità fra le parti coinvolte, cioè il rapporto di fiducia fra Iveco e gli utilizzatori dei camion e la sinergia fra la vendita e l'assistenza. Il logo è associato a un messaggio d'effetto: Long Life Vehicles, che unisce i concetti di Long Life e Long Vehicle, e vuole comunicare che grazie ad Elements il mezzo di trasporto dura nel tempo e conserva un valore residuo più elevato al momento della rivendita. Fattore, quest'ultimo, d'importanza cruciale, per il contenimento dei costi totali di gestione (TCO).

UN'OFFERTA ARTICOLATA E MODULARE

Elements garantisce un'offerta flessibile e modulare; ogni pacchetto può essere composto sfruttando i vari "Elementi" di base in modo da garantire al cliente un servizio su misura personalizzato.

I quattro Elementi: Manutenzione, Catena cinematica, Freni e Frizioni ed Altre Riparazioni (es. impianto elettrico), opportunamente combinati, generano gli specifici contratti di manutenzione e riparazione e garanzie estese.

L'offerta dei singoli pacchetti è stata rivista ed uniformata in modo da dare nomi unici ed internazionali per tutti i Paesi in cui essi vengono venduti.

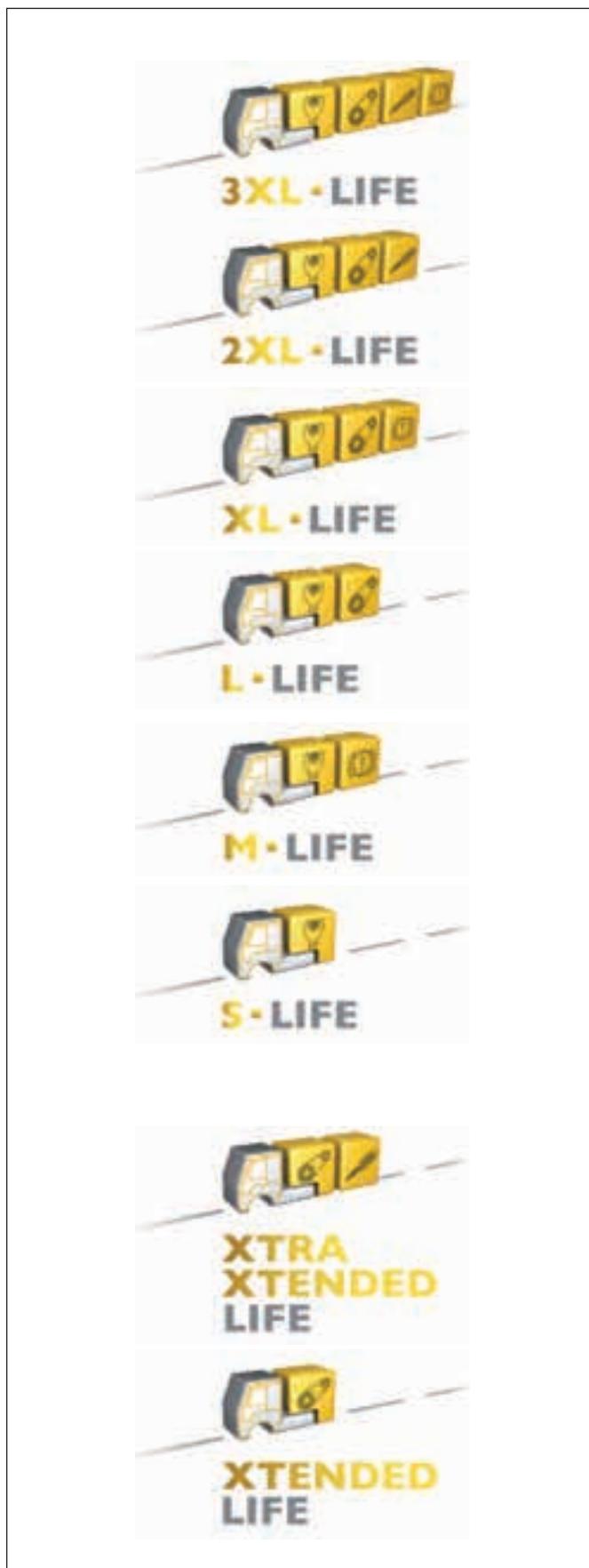
Per la definizione dei nuovi nomi dei singoli pacchetti si è partiti dal concetto di base "Long Life vehicles" costruendo un legame tra "Life" e "servizio su misura". Il risultato è la definizione di 6 possibili taglie per i contratti di manutenzione e riparazione e 2 per le garanzie estese.

Al fine di garantire una flessibilità totale del servizio, è possibile personalizzare ulteriormente i pacchetti con specifiche coperture aggiuntive (es: ANS24h, traino, batterie, lampadine e fusibili). Il cliente può così "vestire" il proprio business scegliendo la taglia più adeguata. La scelta della tipologia di servizio dipende da numerosi fattori. Fra questi, il livello di copertura che l'azienda di trasporto desidera ottenere, le dimensioni del parco veicoli, la percorrenza e la mission.

La nuova grafica inoltre vuole sottolineare in maniera chiara e trasparente il contenuto dei singoli pacchetti e l'estrema modularità degli stessi. Tanti pacchetti-veicoli dunque, che sono generati dalla combinazione dei quattro Elementi di base. Come già avviene per il logo Elements, si collocano sulla strada ed utilizzano la stessa prospettiva per dare l'idea di un viaggio continuo. In sintesi: tanta strada, zero pensieri, a costi certi.



A destra, la rappresentazione grafica delle sei possibili taglie dei contratti di manutenzione e riparazione di Elements e le due estensioni di garanzia





STRALIS ROSSO FERRARI

Come Giordano Albicini, padroncino di Baiso (Reggio Emilia), ha trasformato il proprio Iveco Stralis 500 in un camion unico al mondo, ispirandosi ai colori della Ferrari e ai personaggi dei cartoni animati di Cars

In quel di Modena e dintorni, il rosso ha qualcosa di speciale. Significa Scuderia Ferrari, passione per i motori, anzi per il 'mutur', e tutte le emozioni e l'adrenalina messe in circolo dalle gare di Formula Uno. Rosso è anche il colore dello Stralis 500 'Red Passion' di Giordano Albicini, padroncino di Baiso (Reggio Emilia), che con grande passione e impegno ha fatto del proprio Iveco un esemplare unico al mondo. Ci

sono voluti tre anni di lavoro, in collaborazione con alcuni specialisti locali in trasformazioni, per arrivare al risultato di oggi, fatto di cromature, disegni aerografati, inserti in acciaio inox, fari sopracabina e luci a led sul paraurti, sulla calandra, sull'aletta parasole e lungo il contorno dei gruppi ottici anteriori. Ma il proprietario del 'Red Passion' non è ancora soddisfatto e guarda già avanti, ai progetti per il futuro. Così lo Stralis 500 rimane, per ora, un'opera

incompiuta, in attesa della prossima personalizzazione. Gli interventi riguarderanno gli interni, per i quali sono previsti rivestimenti nelle tonalità del giallo e del rosso ispirati, ancora una volta, ai colori della Ferrari. I riferimenti cromatici ai bolidi di Maranello non sono, però, gli unici elementi che sullo Stralis di Albicini ricordano il mondo delle corse e dei motori. A sottolineare quest'affinità ci sono anche tre aerografie – una sopra la calandra e altre due sugli sportelli dei gavoni portattrezzi – ispirate ai personaggi del film d'animazione *Cars* (Motori ruggenti) della Pixar Animation. Sul frontale del 'Red Passion' è ritratta, con il numero di gara 95, Saetta McQueen, la giovane e ambiziosa auto da corsa che, nel lungometraggio di Alan Lasseter, partecipa al prestigioso campionato americano Piston Cup. Sul gavone sinistro dello Stralis 500 c'è, invece, Cricchetto, il carro attrezzi loquace e arrugginito, sempre in cerca di amicizie. Infine, sullo sportello del ripostiglio di destra, è dipinto Luigi, una Fiat 500, grande appassionata delle corse automobilistiche e supertifosa della Ferrari. La scelta degli optional e dei temi delle aerografie per la personalizzazione del Red Passion', avvenuta in più fasi, ha richiesto tempo, dedizione ed entusiasmo. "Ho sempre avuto una grande passione per i camion – spiega Giordano Albicini, titolare della Albicini Autotrasporti di Baiso (Reggio Emilia) – così, quando ha acquistato lo Stralis 500, ho deciso di arricchirlo al massimo. L'ho fatto per gradi, con l'aiuto del titolare di un'azienda specializzata in allestimenti personalizzati, conosciuto a un raduno di camionisti. Il primo passo è consistito nella sostituzione del condotto di scarico originale con uno cromato. Poi sono venute le altre cromature e i supporti per la fanaleria sopra cabina. La scelta dei temi delle aerografie è caduta sui personaggi del cartone animato che preferisco, *Cars*. Per il colore dello Stralis non ci sono mai stati dubbi: poteva solo essere rosso Ferrari". Quali saranno i prossimi passi nella personalizzazione del 'Red Passion'? "Nei prossimi mesi – precisa Albicini – mi piacerebbe intervenire sui rivestimenti della cabina, utilizzando varie tonalità di giallo o di rosso. Poi, in futuro, potrebbe anche esserci un impianto stereo. Partecipare ai raduni con un camion come questo significa, sicuramente, non passare inosservati". La Albicini Autotrasporti, nata negli anni '60, è un'azienda a tradizione familiare attiva nella movimentazione delle piastrelle per le industrie del distretto della ceramica di Sassuolo (Modena). Da tre generazioni utilizza esclusivamente camion di Iveco.



Nella pagina a fianco e in alto, i particolari delle decorazioni dello Stralis Red Passion di Giordano Albicini. Sopra, il proprietario del veicolo

EVICARRI PUNTA SU ASSISTENZA E POST-VENDITA

Lo Stralis 500 'Red Passion' è stato fornito alla Albicini Autotrasporti dalla concessionaria Iveco Evicarrì, che opera nelle province di Modena e Reggio Emilia con due sedi: quella storica di Villa Bagno di Reggio Emilia, inaugurata nel 2001, e la struttura di San Cesario sul Panaro (Modena), aperta nel 2009. La concessionaria coordina un network di undici officine autorizzate, dislocate lungo le principali direttrici di traffico dell'area di riferimento. La Evicarrì può contare su uno staff di circa 40 addetti, di cui una ventina dedicati ai servizi post-vendita. E proprio in questo settore sono riposte le maggiori prospettive di crescita della concessionaria, che conta di migliorare quest'anno del 20 per cento, rispetto al 2013, le vendite dei ricambi per tutte le gamme di veicoli Iveco.



prodotto IVECO BUS CROSSWAY PRO



INTERURBANO DI CLASSE

Silenziosità, comfort di marcia e performance per il nuovo interurbano Euro VI da 400 Cv di Iveco Bus, testato sulle strade dell'Appennino modenese. Tutti i segreti del Cursor 9 di FPT Industrial con l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR senza ricircolo dei gas

di Simona Richino

Presentato al Salone dell'autobus di Kortrijk (Belgio) dello scorso anno insieme all'Urbanway e al Magelys Euro VI, per l'interurbano Crossway di Iveco Bus è arrivato il momento della verità. Quello di dimostrare su strada ciò di cui è capace, in una tipica missione di trasporto a medio raggio. *Camion&Servizi* ha

messo alla prova la versione accessoriata Pro sui saliscendi dell'Appennino modenese, lungo la statale 12 che da Maranello (Modena) porta all'Abetone. Il veicolo del test è un 12,1 metri da 55 posti, equipaggiato con un propulsore FPT Industrial Cursor 9 Euro VI da 400 Cv e 1.700 Nm di coppia di picco a 1.200 giri al minuto. La catena cinematica è completata dal cambio automatico Voith Diwa D864.6 (è un

optional) a quattro rapporti con convertitore di coppia e retarder idraulico integrato. La dotazione standard del Crossway prevede, di base, il cambio a innesto meccanico ZF 6S1911 a 6 marce. Fra le possibili alternative figurano, sempre a richiesta, l'automatico con convertitore di coppia ZF Ecolife AP1700 e l'automatizzato ZF Astronic 12AS2001 a 12 rapporti. L'allestimento della versione Pro si distingue dalla variante base Line principalmente per avere la possibilità di montare il motore Cursor 9 EVGT con 400 cv invece che solo del WG da 360 cv, per la presenza delle cappelliere, sotto le quali sono collocate le luci individuali di lettura (con dispositivo di regolazione della luminosità) e le bocchette (anch'esse individuali) di diffusione dell'aria condizionata. Inoltre, l'impianto di condizionamento del Pro dispone di serie della funzione di de-umidificazione dell'aria (re-heating), non compresa nelle dotazioni standard del Line. Sui Crossway Euro VI sono stati raggruppati, in uno slot di dimensioni ISO normalizzate facilmente raggiungibile dal conducente, tutti i comandi della climatizzazione: da quelli per il flusso d'aria diretto al posto guida e al comparto passeggeri, ai pulsanti di regolazione della portata delle ventole, del riscaldatore supplementare (Webasto) e per l'attivazione del riscaldamento a pavimento.

POSTO GUIDA ERGONOMICO E CONFORTEVOLE

Riprogettato, rispetto al precedente modello, il posto guida che risulta ancora più spazioso e confortevole, grazie all'allungamento dello sbalzo anteriore del veicolo. Di fatto, il conducente ha a disposizione 10 centimetri in più per la propria postazione di lavoro. Per facilitare l'uscita dell'autista è disponibile, come optional, un sedile orientabile con un'angolazione massima di 65 gradi. Il cruscotto, anch'esso ridisegnato, presenta ai lati i tradizionali strumenti analogici (tachimetro e contagiri) con, al centro, uno schermo digitale multifunzione, che propone differenti menu selezionabili con i comandi al volante. Il Crossway Pro è dotato di serie di sedili reclinabili (sono, invece, fissi sulla versione Line) e di specchi retrovisori con profilatura aerodinamica, riscaldati e regolabili elettricamente. La configurazione standard dell'autobus prevede due porte da 800 millimetri (una anteriore ed una centrale) a comando pneumatico, con apertura verso l'esterno. Il veicolo testato da *Camion&Servizi* è, invece, equipaggiato con una porta centrale a doppio battente (optional) di 1.200 millimetri di larghezza, sempre con cinematismo d'apertura verso l'esterno. Il rivestimento del pavimento, a effetto 'legno', è realizzato in Pvc antiscivolo. Le bagagliere del Crossway Pro di



12,1 metri hanno una volumetria complessiva di 5,7 m³, mentre il volume delle cappelliere è di 2,8 metri cubi. Dell'interurbano, oltre alla versione da 12,1 metri, esistono anche i modelli di 10,8 e 13 metri di lunghezza. Per il primo, le bagagliere hanno una capienza di 3,5 metri cubi, mentre per il 13 metri raggiungono i 6,8 metri cubi. Due le motorizzazioni disponibili, basate sull'FPT Cursor 9 Euro VI di 8,7 litri di cilindrata: 360 Cv con turbo con valvola di sovrappressione wastegate, e 400 Cv (quella che equipaggia il veicolo del test), dotata di turbocompressore a geometria variabile (VGT) a controllo elettronico.

La gamma Crossway è proposta sul mercato in cinque versioni. La LE – Low Entry è omologata per gli impieghi urbani e interurbani, mentre la Pop è dedicata esclusivamente al trasporto scolastico in funzione delle norme locali. In questo settore d'impiego, il modello da 13 metri raggiunge una capacità di 63 posti a sedere. L'offerta di prodotto prevede, inoltre, le versioni Line per le tratte interurbane a breve e medio raggio, HV accessoriata e, infine, la Pro per missioni interurbane e impieghi superlinea, che richiedono accessibilità e comfort.

Nella pagina a fianco, il Crossway Pro in fase di avvicinamento a una fermata. Sopra, gli interni visti dalla parte anteriore dell'interurbano



Sotto, il Crossway Pro durante la prova, sulle strade che portano all'Appennino modenese. Nella pagina a fianco, dall'alto in basso, il posto guida, il sistema di post-trattamento dei gas e il motore Cursor 9 Euro VI da 400 Cv

SULLE STRADE DELL'APPENNINO MODENESE

Su strada, il Cursor 9 Euro VI del Crossway Pro si dimostra subito scattante ed esuberante. Caratteristiche, queste, che si evidenziano sia nelle ripartenze dopo le fermate che sulle salite dei primi contrafforti dell'Appennino, dove contano i 1.700 Nm di coppia, disponibili già a bassi regimi. Del Cursor 9 Euro VI, collocato nella sezione di coda in posizione verticale, colpisce la silenziosità di funzionamento, che rende ancora più confortevole la permanenza a bordo dei passeggeri. Un comfort acustico ulteriormente incrementato dall'elevato livello degli allestimenti interni, totalmente privi di vibrazioni o di fenomeni di risonanza anche sui fondi sconnessi o durante le soste con il motore al minimo. Ben rapportato il cambio automatico Voith Diwa D864.6 a quattro marce, che permette passaggi di rapporto fluidi e rapidi, quasi inavvertibili dal conducente. L'impianto frenante di servizio a controllo elettronico (EBS), basato su freni a disco anteriori e posteriori, è potente e ben modulabile. Nella maggior parte delle condizioni di traffico, tuttavia, è sufficiente l'intervento del freno moto-

re potenziato o del retarder idraulico secondario annesso al cambio per rallentare il veicolo. Freno motore e rallentatore sono in grado di stabilizzare la velocità di discesa, anche in presenza di gradienti accentuati. Basta agire sulla leva di azionamento a cinque posizioni, posta sulla destra del piantone dello sterzo. La prima posizione fa intervenire unicamente il freno motore, mentre le successive chiamano in causa anche il retarder idraulico.

COME È FATTO IL CURSOR 9 EURO VI

Il Cursor 9 Euro VI, montato sul Crossway Pro testato da Camion&Servizi fa parte di una nuova famiglia di propulsori sviluppata e brevettata da FPT Industrial con l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR. L'impianto 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 suo funzionamento, come lo scambiatore di calore che



serve per raffreddare i prodotti della combustione prima di reintrodurli 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 particolato viene catturato dal filtro DPF a valle del propulsore, mentre gli ossidi di azoto sono abbattuti nel catalizzatore SCR (con utilizzo dell'additivo AdBlue) con un'efficienza superiore al 95 per cento. Ne derivano minori consumi di carburante e un incremento delle prestazioni e dell'affidabilità del motore. Inoltre, non c'è la necessità di apportare sostanziali modifiche al circuito di raffreddamento dell'autobus, aumentando la superficie di scambio del radiatore. 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 dell'AdBlue, un catalizzatore SCR ed uno, finale, per eliminare gli eventuali eccessi di ammoniaca (Clean-up Catalyst). Il tutto è racchiuso in un contenitore molto compatto, collocato sul Crossway nella sezione di coda, sul lato sinistro del veicolo. 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. Quest'ultimo è basato su un dispositivo common rail, capace di pressioni di picco di 2.200 bar. Per aumentare la silenziosità di funzionamento del motore, il condotto d'accumulo del carburante (rail) è stato collocato sotto il coperchio delle valvole. E' 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. Il Cursor 9 da 400 Cv del Crossway Pro testato da Camion&Servizi è dotato di turbocompressore a geometria variabile (VGT), che permette di velocizzare la risposta del propulsore ai bassi regimi e di migliorare la capacità di rallentamento del freno motore a decompressione.



BORGO AGNELLO

A FIANCO DEI TRASPORTATORI



Iniziativa a tutto campo della concessionaria di Iveco Borgo Agnello che da tre anni sponsorizza la festa degli autotrasportatori di Sant'Antonio Abate a Biella. Siglato nel 2013 un contratto di rete d'impresa per migliorare i servizi post-vendita

Un dealer di veicoli industriali, oltre alla vendita e all'assistenza dei camion, deve mettere radici sul territorio per essere a fianco delle aziende di trasporto, capire le loro esigenze e fornire risposte concrete. Sono le motivazioni che muovono la concessionaria di Iveco Borgo Agnello, attiva nelle province di Novara, Vercelli, Biella e Verbania, che da tre anni sostiene la festa degli autotrasportatori di Sant'Antonio Abate a Biella e che, nel 2013, ha siglato con altri imprenditori un contratto di rete d'impresa per migliorare i servizi di post vendita nel territorio a cavallo fra il Piemonte e la Liguria. La vicinanza della Borgo Agnello alla propria clientela è anche testimoniata dal supporto immediato fornito alla Alex Trasporti di Vergnasco (Biella), la cui flotta è stata decimata da un incendio di grosse proporzioni – si veda il box. La festa di Sant'Antonio Abate a Biella, giunta quest'anno alla sua 215° edizione, è nata nel 1799 come occasione per la benedizione dei cavalli e dei carrettieri. Si è via via evoluta diventando, negli anni, la principale manifestazione degli autotrasportatori locali. Una ricorrenza storica organizza-

ta dall'antico Collegio di Sant'Antonio Abate di Biella, un tempo composto da 'mulattieri e molinari' e oggi sostenuto dalle aziende di trasporto del territorio. Il Collegio si occupa da oltre 200 anni di opere di beneficenza per raccogliere fondi da destinare alle associazioni attive nel sociale. Per il terzo anno consecutivo il Collegio, con il sostegno economico della Borgo Agnello, ha devoluto i fondi raccolti all'ambulatorio di Spazio Lilt - la Lega Italiana per la Lotta contro i Tumori - di Biella. La struttura diventerà operativa entro il 2014, all'interno del nuovo Centro Oncologico per la prevenzione, diagnosi precoce e riabilitazione oncologica, uno dei più strutturati del nord Italia. "La Festa dei Carrettieri e degli Autotrasportatori è una manifestazione importante e di grande valenza storica – ha affermato Mauro Valentini, Presidente di Lilt Biella. Ci auguriamo che con Spazio Lilt, Biella diventi un punto di riferimento per la riabilitazione oncologica e per la prevenzione. Tutto questo non sarebbe stato possibile, però, senza il sostegno delle persone che credono nel progetto e l'aiuto da parte di organizzazioni, enti ed imprese, come la Borgo Agnello e il Collegio di Sant'Antonio Abate". La festa di Sant'Antonio, svoltasi

nella piazza del mercato di Biella dove sono confluiti mezzi di tutti i tipi – camion, auto, motociclette - per la tradizionale benedizione, ha visto la presenza di numerosi clienti 'storici' della Borgo Agnello. Fra questi, la Alex Trasporti, la A.R.M. Autotrasporti Di Maggio, una flotta di medie dimensioni con una quindicina di camion, e la Monteleone Trasporti. Quest'ultima, che ha celebrato nel 2008 i sessant'anni di attività, ha un parco veicolare di una sessantina di mezzi, utilizzati in molteplici settori del trasporto su gomma: dal lunga distanza ai compiti di distribuzione urbana.

COL CONTRATTO DI RETE L'UNIONE FA LA FORZA

La concessionaria Borgo Agnello è molto attiva anche nello sviluppo dei servizi post-vendita, come testimonia la recente sottoscrizione, nel dicembre dello scorso anno, di un contratto di rete d'impresa, denominato Rete A26 dal nome della dorsale A26. Vi sono coinvolte, oltre alla Borgo Agnello, la Co.Ve.Mi, la Liguria Diesel, e una rete di 25 officine autorizzate. Attraverso il contratto di rete, i sottoscrittori s'impegnano a collaborare per accrescere, sia individualmente che collettivamente, la propria capacità d'innovazione e la competitività sul mercato. "Oltre ai tre soggetti principali, Borgo Agnello, Co.Ve.Mi e Liguria Diesel – spiega Roberto Savoini, Amministratore unico della Borgo Agnello - l'accordo include 25 punti di assistenza, che operano su un territorio che va da Domodossola a Ventimiglia, cioè dalla Svizzera al confine con la Costa Azzurra. In questo modo, abbiamo la possibilità di fornire a un numero allargato di clienti Iveco un servizio omogeneo, qualificato, tecnicamente all'avanguardia e tempestivo. Nelle imprese del contratto di rete lavorano circa 300 addetti, con un fatturato globale di oltre 90 milioni di euro. E' un modo diverso di lavorare, all'insegna dell'aggregazione, della sinergia e delle economie di scala, secondo linee guida indicate da Iveco".

REALTÀ DEL TRASPORTO MOLTO DIVERSE FRA LORO

La Borgo Agnello inizia la propria attività ad Arona (No) nel 1967, con la ragione sociale di Astra, come concessionaria di Fiat e Fiat Veicoli industriali. Risale al 1986 la creazione della Borgo Agnello Spa con sede a Paruzzaro (Novara), con specifico mandato Iveco. E', invece, del 1991 l'acquisizione della strut-



Nella pagina a fianco, un momento della festa degli autotrasportatori Sant'Antonio Abate. Sopra, i veicoli di due aziende del biellese che hanno partecipato all'evento. Sotto, uno schieramento di trattori della Alex Trasporti

tura di Gaglianico (Biella) con competenza per le province di Biella e Vercelli. Nel 1997, la Borgo Agnello rimane l'unico dealer per le province di Novara, Verbania, Biella e Vercelli. Nel 2008 apre la sede di San Pietro Mosezzo (NO), dedicata ai brand Iveco e Fiat Professional. La Borgo Agnello coordina una rete di 13 officine autorizzate, dislocate lungo le principali direttrici di traffico. Le quattro province dell'area di riferimento della concessionaria sono caratterizzate da realtà di trasporto molto diverse fra loro: Verbania e la parte ossolana sono legate prevalentemente alle attività estrattive, la provincia di Novara all'industria meccanica, quella di Biella al tessile e quella di Vercelli alla movimentazione dei prodotti dell'agricoltura.

CONTA LA VICINANZA AL CLIENTE

Un incendio che manda in fumo 10 camion è un duro colpo per un'azienda di trasporto, che ha assoluta necessità di quei mezzi per movimentare merci di pregio in tutta Europa. Ma la Alex Trasporti di Vergnasco non si arrende e riesce a non interrompere la propria attività neppure per un giorno. In questa storia, che ha quasi del miracoloso, un ruolo chiave spetta alla Borgo Agnello, che ha messo disposizione una parte del proprio parco usato per fronteggiare l'emergenza, riducendo così al minimo i disagi per il trasportatore. "Malgrado il disastro la Alex Trasporti, con il supporto della Borgo Agnello, non si è fermata un solo istante – ha affermato Lino Squaiella, titolare della società biellese. Non c'è stata nessuna riduzione di organico, anzi il numero di addetti è passato da 25 a 30 e, alcuni mesi dopo l'incendio, mi sono state consegnate le chiavi di 10 Stralis Hi-Way da 460 Cv". Tutti i veicoli sono dotati di una nutrita serie di optional e del sistema telematico Iveconnet, che consente la gestione ottimizzata della flotta. La Alex Trasporti si dedica prevalentemente ai trasporti su tratte internazionali, movimentando soprattutto mobili di design. Le rotte principali sono verso la Francia, l'Inghilterra e il Belgio, con percorrenze in medie di 140.000 chilometri l'anno. Fanno eccezione un paio di veicoli impiegati nella linea Milano-Parigi nell'arco del 24 ore, che arrivano a oltre 200.000 chilometri l'anno.





CONSAR

I FANTASTICI QUATTRO

Quattro Iveco Trakker AD410T45 8x4 con motorizzazioni da 450 Cv entrano in servizio nel consorzio ravennate che conta oltre 330 imprese associate attive in tutti i segmenti del trasporto su gomma

Una buona notizia per il settore dei veicoli da cantiere arriva dalla fornitura, da parte della concessionaria Iveco Ghedauto, di quattro Trakker AD410T45 8x4 con motorizzazione da 450 Cv al gruppo Consar di Ravenna, per la movimentazione degli inerti e per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale. Tre dei cabinati a quattro assi sono dotati di cambio automatizzato Eurotronic a 12 rapporti, con software di gestione off-road per le missioni fuoristrada. Un fatto, questo, che testimonia come le capacità dei robotizzati inizino a essere apprezzate in Italia anche dalle aziende che utilizzano i mezzi d'opera per compiti cantieristici su fondi impegnativi. Per spiegare le modalità di funzionamento dell'automatizzato e le principali differenze con i tradizionali gruppi a innesto meccanico, al momento della consegna dei Trakker al consorzio ravennate, un demo-driver di Iveco ha illustrato in dettaglio agli utilizzatori le strategie d'impiego dell'Eurotronic nelle più comuni situazioni fuoristrada. I quattro Trakker AD410T45, tutti equipaggiati con ribaltabile posteriore, si aggiungono al parco veicoli del gruppo Consar, costituito da circa 700 unità fra trattori e autotelai cabinati con diverse tipologie di allestimenti. Il consorzio ravennate, con 330 imprese associate e 110 dipendenti, opera in numerosi comparti del trasporto su gomma in ambito nazionale e internazionale. E' attivo, infatti, nella movimentazione di container, liquidi alimentari, prodotti chimici e petroliferi, nella distribuzione industriale, nei servizi logistici e ambientali, nel trasporto di merci rinfuse e confezionate all'interno dell'area portuale e nelle operazioni di movimento terra e demolizione e riciclaggio. "Il Consar – spiega il Presidente Veniero Rosetti – è nato nel 1960 e, nel corso degli anni, è cresciuto e si è diversificato in vari settori con 14 campi di specializzazione, che spaziano dalla logistica all'intermodale, dalla movimentazione dei liquidi alimentari e dei prodotti chimici alla cantieristica e al trasporto container, solo per citarne alcuni. Ha un fatturato globale di circa 100 milioni di euro, 70 dei quali generati dalle attività trasporto. Il consorzio gestisce a Ravenna una piattaforma logistica, che si estende su un'area di 70mila metri quadri, di cui 40 mila coperti. La struttura è dotata di un magazzino di 10 mila metri quadri per lo stoccaggio dei prodotti chimici e di una cella frigorifera di 3mila metri quadri, adatta a temperature fino a -20° centigradi. Le principali aree d'attività sono costituite dalla divisione 'liquidi', che impiega circa 150 veicoli – 80 nel settore della chimica, 40 nell'ali-

mentare e 30 in quello dei rifiuti – e dalla movimentazione dei container, che può contare su 130 mezzi di trasporto. Nel complesso, il parco veicoli ha una percorrenza media di 100mila chilometri l'anno (con punte di 150mila) per i camion che operano su tratte internazionali e di 60-70mila chilometri l'anno per i trasporti in ambito regionale o nazionale. Cos'ha apprezzato maggiormente dei Trakker che sono stati recentemente consegnati ad alcuni soci del consorzio? "Prima di tutto, il fatto che sono veicoli tecnologicamente avanzati. Poi, ma non è un elemento legato al prodotto, la cura posta dalla concessionaria Iveco di riferimento – la Ghedauto – nel trovare le soluzioni 'su misura' per finalizzare la fornitura. Un punto importante, questo, poiché in un momento di crisi l'esigenza di sostituire i veicoli si scontra con le difficoltà di accesso al credito da parte dei trasportatori. Per superare questo scoglio, il Consar non fornisce garanzie, ma sostiene i propri soci offrendo una continuità di lavoro, che è il prerequisito essenziale per rispettare i piani di leasing sottoscritti. Occorre quindi, come è accaduto per i Trakker, che trasportatori e concessionari si aiutino a vicenda per uscire dalla difficile congiuntura economica". La Ghedauto, che ha curato la fornitura dei Trakker al Consar, è concessionaria Iveco dal 1989. Opera nelle province di Bologna, Ferrara e Ravenna con tre sedi commerciali, un magazzino ricambi centrale e un piazzale per la vendita di veicoli usati. Gestisce, inoltre, una ventina di officine autorizzate ubicate su tutto il territorio di riferimento, lungo le principali direttrici di traffico.

Nella pagina a fianco, la consegna dei Trakker ai soci del consorzio Consar. Sotto, il Presidente del consorzio Veniero Rosetti (a destra) con Maurizio Vedovato, Responsabile commerciale della Ghedauto



LA CALCINATESE

IL PRIMO HI-WAY NON SI SCORDA MAI

Consegnato a La Calcinatese di Bolzano un trattore Stralis AS440S48T/P con motorizzazione da 480 Cv.

È il primo Euro VI della società trentina, nata nel secondo dopoguerra per iniziativa di alcuni imprenditori di Calcinato (Brescia)



Levento – la consegna di uno Stralis Hi-Way AS440S48T/P Euro VI da parte della concessionaria Iveco Gasser di Bolzano - ha segnato una tappa importante per La Calcinatese, un'azienda di trasporto a conduzione familiare del capoluogo altoatesino, fondata nell'immediato dopoguerra da un gruppo di imprenditori di Calcinato (Brescia). Il nuovo Stralis si aggiunge alla flotta di quattro veicoli in forza alla Calcinatese, impiegati in trasporti industriali a carico completo su tratte nazionali fra il nord e il centro Italia con percorrenze attorno ai 100mila chilometri l'anno. L'Hi-Way con motorizzazione Cursor 11 da 480 Cv consegnato alla società bolzanina monta le dotazioni opzionali comprese nei pacchetti Comfort Drive, Comfort Life e Full Eco-Pack. Il primo prevede il rallentatore idraulico integrato al cambio, il misuratore dei carichi assiali, il sedile High Comfort per il conducente e quello a sospensione pneumatica per il passeggero. Nel Comfort Life sono, invece, inclusi il maxi-frigorifero di bordo, i lettini Hi-Comfort, la presa, la carica batterie e il riscaldatore indipendente per la cabina. Nel Full Eco-Pack, infine, sono compresi il sistema di misurazione della pressione dei pneumatici e gli spoiler superiore e laterale. "Dal nuovo Stralis Hi-Way – spiega Paolo Chiara, titolare della società e nipote del fondatore – ci attendiamo un abbattimento dei consumi di gasolio e una riduzione degli oneri di gestione. Lo abbiamo scelto anche in base alle precedenti positive esperienze con i camion di Iveco e al rapporto di fiducia instaurato negli anni con la concessionaria Iveco Gasser di Bolzano".

UNA STORIA TUTTA ITALIANA CHE NASCE NEL DOPOGUERRA

Nel 1945, il nostro paese era uscito economicamente distrutto dal secondo conflitto mondiale: fabbriche, officine e infrastrutture erano ridotte in macerie e le vie di comunicazione erano quasi impraticabili. La volontà di partecipare all'opera di ricostruzione animava, però, tutti gli Italiani. In questo clima di fervore imprenditoriale è nata La Calcinatese, per iniziativa di Paolo Chiara, nonno dell'attuale titolare, e di un gruppo di sedici soci provenienti dal Comitato di Liberazione Nazionale che gravitavano tra Calcinato (Brescia) - da cui il nome dell'azienda - e l'area del bresciano immediatamente a sud del lago di Garda. La cooperativa acquistò

a basso costo i primi mezzi di trasporto, selezionandoli tra i residuati bellici lasciati dagli Alleati nei campi Arar (Azienda Rilievo e Alienazione Residuati) di Livorno. L'attività di trasporto iniziò con il trasferimento della paglia dall'area emiliana alla cartiera Pigna di Bergamo, dove veniva prodotta la cosiddetta 'carta paglia' molto utilizzata nelle macellerie dell'epoca. Malgrado la crescita nel business del settore del trasporto, nel 1953 La Calcinatese si sciolse, per poi rinascere nel 1958 per iniziativa di Paolo Chiara che trasferì l'attività originaria Bolzano, con l'aiuto della famiglia. Oggi, La Calcinatese ha raccolto l'eredità Paolo Chiara, attraverso il figlio Angelo e l'attuale titolare, Paolo, nipote del fondatore. La concessionaria Iveco Gasser, che ha curato la fornitura dello Stralis Hi-Way alla Calcinatese, è stata fondata a Brunico (Bolzano) nel 1955 – allora si chiamava Garage Dolomit – da Franz Gasser. Nel 1973 il reparto autocarri viene trasferito a San Lorenzo di Sebato (Bolzano) e, nel 1977, diventa una società indipendente. Dopo l'apertura, nel 1986, dell'ufficio vendite di Bolzano, è la volta dell'inaugurazione, nel 1991, della sede di Laives (Bolzano). Nel 1997, Gasser apre un impianto a Belluno e, nel 2004, la filiale di Laives viene trasferita nella moderna sede di Bolzano Sud. La struttura subisce un ampliamento nel 2010, per far posto all'officina e ai locali vendita Fiat Professional.



Nella pagina a fianco, la cerimonia di consegna delle chiavi del nuovo Stralis Euro VI nel piazzale della concessionaria Iveco Gasser di Bolzano

IL GIRO DEL MONDO IN 15 ANNI

Come un imprenditore riminese e sua moglie hanno attraversato quattro continenti a bordo di un Turbodayly 40.10 del 1991 allestito a camper. Grande l'affidabilità del veicolo anche nell'off-road più impegnativo

Che il Daily 4x4 sia un camion adatto anche all'off-road più duro è un fatto riconosciuto da tutti. L'avventura dell'imprenditore romagnolo Peo Pivi e di sua moglie Silvana a bordo di un Turbodayly 40.10 4x4 ha, però, dell'eccezionale, sia per l'età del veicolo – immatricolato nel 1991 – sia per i numeri del viaggio: 150mila chilometri di percorrenza totale in quattro continenti, 33 tappe in 800 giorni e 47 nazioni attraversate nell'arco di 15 anni con partenza e arrivo a Rimini. Tre lustri per un giro del mondo possono sembrare tanti, ma sono serviti a spezzare il viaggio in tranches di 2-3 settimane due volte l'anno, per conciliare lo svago e l'esplorazione di luoghi non toccati dal turismo di massa con le esigenze di lavoro. "Il tour – spiega Peo Pivi – ha avuto inizio nel 1998 e, dopo 33 tappe in quattro continenti, si è concluso lo scorso settembre a Rimini. La prima fase del viaggio si è svolta in Africa, lungo il versante orientale. Abbiamo attraversato l'Eritrea, l'Etiopia, il Kenya e la Tanzania per raggiungere il Sud Africa. Lì il camper è stato imbarcato per Buenos Aires. E dalla capitale Argentina ha avuto inizio il raid in Sudamerica, prima sul versante dell'oceano Atlantico, poi lungo la costa del Pacifico, dalla Terra del Fuoco verso nord. In tutto, sono state 17-18 tappe che ci hanno portati in Centroamerica e, poi, negli USA fino all'Alaska. In seguito, il Daily 40.10 è stato inviato via mare a Vladivostok e, da qui, è iniziato il viaggio lungo le piste che costeggiano la Transiberiana. Infine, l'attraversamento della Mongolia, le Repubbliche

della Federazione Russa e il ritorno a casa". Come si è comportato il suo Daily 4x4? "Alla grande, in ogni circostanza. E' un mezzo eccezionale: motore, cambio, sterzo e avantreno non hanno eguali al mondo. Il 40.10 ha dimostrato capacità fuoristrada uniche nel suo genere. Le sole modifiche che abbiamo apportato per il viaggio hanno riguardato l'installazione di serbatoi aggiuntivi del gasolio e di un doppio filtro per il carburante. Il resto è rimasto di serie". A chi vi siete rivolti per l'assistenza tecnica al veicolo? "Ho sempre potuto contare – spiega Peo Pivi – sulla consulenza telefonica delle officine Iveco Parmeggiani & Zamagni di Rimini e Ivecam di Buenos Aires (quest'ultima ha anche effettuato una manutenzione completa a metà viaggio), che hanno fornito indicazioni preziose per risolvere a distanza alcune problematiche tecniche. Il resto lo ha fatto la rete internazionale di Iveco, come l'officina Daniel Torelli di Mendoza (Argentina), la Piemonte di Porto Velho (Brasile), la Ance di Adis Abeba (Etiopia) o il centro di Walvis Bay in Namibia. Insomma, non siamo mai stati soli sulle strade del mondo".



ECOLIFE – PER OGNI TIPO DI STRADA

Il cambio automatico ZF-EcoLife pone fine ai compromessi. In pianura o in montagna, l'intelligente programma di marcia TopoDyn Life adatta la caratteristica d'innesto al profilo del percorso riducendo così i consumi di carburante e le emissioni di CO₂. La commutazione fra i sei rapporti è pressoché impercettibile. E grazie all'ampia rapportatura, anche a 80 km/h è possibile mantenere un basso regime del motore. Anche il retarder offre elevate prestazioni senza compromessi; il suo funzionamento è ottimizzato e gestito in funzione della topografia del percorso. Il doppio sistema di raffreddamento, costituito da uno scambiatore di calore integrato e uno esterno sul retarder, permette di avere una maggiore resistenza alle alte temperature. Per viaggiare davvero in prima classe, ZF-EcoLife, il genio universale. www.zf.com/EcoLife



MOTION AND MOBILITY





**PASSA IN VANTAGGIO CON DAILY.
SUPERVAN E SUPERCAB A 22.400 EURO IN 3 ANNI A TASSO ZERO.**

- **Superpotenti** con il nuovo motore 146 CV Multijet II con il cambio a 6 marce.
- **Superaccessoriati** con clima automatico, ESP e allestimento TOP per un maggior comfort.
 - **Superversatili** con sospensioni pneumatiche di serie.
- **Supervantaggiosi** solo fino al 30 aprile a un prezzo incredibile: **22.400 Euro.**
In più, tasso zero per 3 anni su tutta la gamma Daily.
Passa in vantaggio e vinci con Daily!

Numero verde
800-800288

IVECO
WWW.IVECO.IT

**IVECO
CAPITAL**



Offerta valida fino al 30/04/2014 presso le concessionarie Iveco aderenti e fino ad esaurimento scorte. Valore di fornitura 22.400€ su versione SUPERVAN modello 35S15V/P 12 m³ con allestimento Top, ESP, cambio manuale e 6 marce, sospensioni pneumatiche, ruota e porta-ruota di scorta, nei colori di serie. Valore di fornitura 22.400€ su versione SUPERCAB modello 35S15/P con cassone fisso di serie, allestimento Top, ESP, cambio manuale e 6 marce, sospensioni pneumatiche, ruota e porta-ruota di scorta, nei colori di serie. Leasing a 36 mesi: 36 canoni di 559€. Tasso Leasing 0%, anticipo 10%, ricicco 1%. Spese pratica, IVA, trasporto e messa su strada esclusi. Salvo approvazione Iveco Capital, per le condizioni contrattuali fare riferimento ai Fogli Informativi disponibili presso le Concessionarie. Messaggio pubblicitario con finalità promozionali. L'immagine è a solo scopo illustrativo.