

Camion & Servizi



PROVATO IN CAVA IL TRAKKER 8X4 DA 500 CV
TEST STRALIS SUPERLIGHT DA 460 CV
INTERVISTA A DINO MAGGIONI

WWW.CAMION-SERVIZI.IT



4



Test in cava: Trakker 8x4 500 CV

Provato il mezzo d'opera a quattro assi AD-410T50 EEV con il cambio automatizzato Eurotronic

18 Prova in cantiere del Daily 35C13 con motore da 126 CV

23 Tutti i segreti del nuovo Astra HHD9

34 Com'è fatto l'Iveco Bus Urbanway Euro VI



10



Conta il gioco di squadra

Giuseppe Pesce, Direttore Commerciale di Iveco Mercato Italia, spiega l'organizzazione e le strategie del sales team



12



I bodybuilder si ritrovano al FIV

Iniziato al Fiat Industrial Village di Torino il primo ciclo d'incontri fra Iveco e gli allestitori europei

32 Il workshop Imagin'Air sulla qualità dell'aria

38 Iveco Tech Lab: l'Hi-Way Euro VI spiegato in dieci tappe



26



Ecco la rivoluzione telematica

Le nuove frontiere dell'assistenza ai mezzi di trasporto nelle parole di Dino Maggioni, President Parts&Service di Fiat Industrial

Rubriche

42 Camion mio

Gli Stralis del Team Uragano

45 Protagonisti

SAVDA
F.lli Iaia
Lanzi Trasporti
A.T.I. - SEAG



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, GIOVANNI CECCATO, ELISA FONTANA, CARLA FRANCONI, PIERLUIGI LUCCHINI, MARIO NATALI, ALESSANDRO OITANA, GIUSEPPE PESCE, SERGIO PIPERNO BEER, MARTA RAVA, FRANCO ZORZETTO **EDITORE** SATIZ SRL, VIA VITTIME DI PIAZZA DELLA LOGGIA, 25, 10024 MONCALIERI (TO) **REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.G.GARRONE@GMAIL.COM **STAMPA** SATIZ SRL - MONCALIERI (TO) **REGISTRAZIONE** TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



In questa edizione di *Camion&Servizi* dedicheremo ampio spazio ai test dei veicoli, su strada e in cantiere. Due dei modelli provati - un Trakker 8x4 e un Daily 35C13 - si rivolgono alle imprese di costruzione che vogliono cogliere le opportunità di ripresa nei settori delle grandi opere infrastrutturali e dell'edilizia residenziale, grazie anche alle disposizioni contenute nel decreto governativo del Fare. Il nuovo Trakker AD-410T50 8x4 con motorizzazione EEV da 500 Cv e con cambio automatizzato Eurotronic con software off-road, al posto del tradizionale cambio a 16 marce a innesto meccanico, sfata molti luoghi comuni o giudizi affrettati sui mezzi d'opera. Destinato ai compiti di trasporto per l'edilizia residenziale è il Daily 35C13 con propulsore da 126 Cv, allestito con ribaltabile trilaterale, che *Camion&Servizi* ha messo alla prova su un tipico percorso misto strada-off-road leggero. Infine, il test dello Stralis Superlight, versione alleggerita del trattore con cabina Hi-Road, studiata per il trasporto dei prodotti petroliferi.

Nuova organizzazione commerciale di Iveco e tecnologia e innovazione nell'ambito assistenziale sono i temi trattati nelle due interviste di questo numero. Giuseppe Pesce, Direttore Commerciale di Iveco Mercato Italia, spiega come ha organizzato la sua squadra per essere sempre più vicini alle esigenze del cliente e proporre soluzioni di trasporto personalizzate per le piccole, medie e grandi flotte. Dino Maggioni, President Parts&Service di Fiat Industrial, illustra l'evoluzione delle procedure di manutenzione e di riparazione dei veicoli industriali rese possibili dall'innovazione e dal progresso tecnologico in ambito assistenziale: dalla diagnosi dei guasti a distanza alla prognostica per prevedere e prevenire eventuali malfunzionamenti.

Novità anche nel trasporto persone: nasce il nuovo brand Iveco Bus e debutta all'UITP di Ginevra l'Urbanway, il nuovo autobus urbano con motorizzazione Euro VI, capostipite di una nuova generazione di autobus.

Infine, una novità di *Camion&Servizi*: debutta la rubrica *Camion mio*, dedicata a tutti coloro che hanno voluto personalizzare il proprio Iveco per farne un veicolo unico al mondo.

Emanuela De Vita





prodotto < TRAKKER 8X4 DA 500 CV



MUSCOLI E CERVELLO PER L'OFF-ROAD

Provato in cava il mezzo d'opera 8x4 della nuova serie Trakker equipaggiato con il motore top di gamma FPT Industrial Cursor 13 da 500 Cv e 2.300 Nm di coppia. Il cambio è l'automatizzato Eurotronic 2 con software off-road

Giorgio Garrone



Per disimpegnarsi nei cantieri difficili, sui fondi fangosi, in presenza di pietrisco o sabbia soffice, servono muscoli e cervello. Proprio come il nuovo Iveco Trakker AD 410T50 8x4 equipaggiato con motore FPT Industrial Cursor 13 da 500 Cv abbinato al cambio automatizzato Eurotronic 2 che Camion&Servizi ha provato in anteprima nelle Cave Moncalieri nelle vicinanze di Torino. Il veicolo del test è un mezzo d'opera a quattro assi di 40 tonnellate di peso totale a terra, con telaio a longheroni d'acciaio ad alto limite di snervamento e traverse chiodate (quelle intermedie) o imbullonate (quelle d'estremità). Le dimensioni dei longheroni del Trakker 410T50 – 10 millimetri di spessore, con un'anima di 309 mm e piattabande da 80 mm di larghezza – permettono al mezzo d'opera di sopportare agevolmente le elevate sollecitazioni a torsione, tipiche dei percorsi off-road sui fondi sconnessi. Il telaio di 10 mm è adatto alle missioni fuoristrada più impegnative, mentre per i compiti di trasporto meno gravosi, che richiedono una tara contenuta, sono disponibili longheroni di 7,7 millimetri di spessore. La catena cinematica dell'8x4 prevede il superaffidabile FPT Industrial Cursor 13, vin-

citore della Dakar 2012. Il propulsore EEV (una normativa antinquinamento ancora più restrittiva dell'Euro V) da 500 Cv e 2.300 Newtonmetro di coppia di picco è abbinato al cambio automatizzato Eurotronic 2 a 12 rapporti. Il robotizzato di ZF, dotato di specifico software off-road che velocizza le cambiate e le effettua a regimi di rotazione più elevati, non fa rimpiangere il tradizionale Ecosplit 4 a 16 marce a innesto meccanico. Quando il fondo diventa insidioso è sufficiente mettere l'Eurotronic 2 in manuale (cioè in modalità d'azionamento sequenziale) scegliendo, mediante la leva posta sul lato destro del piantone dello sterzo, il rapporto più adatto alle circostanze operative. Se è necessario, si possono inserire i bloccaggi differenziali, con una manopola girevole posta sulla plancia a destra dello sterzo. La leva multifunzione per l'azionamento manuale del cambio serve anche per attivare il freno motore a decompressione a tre stadi, che risulta potente e ben modulabile. In presenza di gradienti accentuati, può essere utile avere a disposizione il retarder secondario idraulico annesso al cambio (Intarder), che evita l'utilizzo ripetuto dell'impianto frenante di servizio. Quest'ultimo è di tipo misto, con freni a disco sui primi due assi (che consentono di aumentare l'angolo di sterzata, riducendo così il diametro di volta del veicolo) e masse a tamburo sul tandem.

LA GAMMA: MOTORI, CAMBI E RALLENTATORI SECONDARI

Due sono le motorizzazioni previste per la nuova gamma da cantiere Trakker: l'FPT Industrial Cursor 8 da 360 Cv e il Cursor 13 con tarature di 410 Cv, 450 Cv e 500 Cv. I propulsori hanno in comune la disposizione a 6 cilindri in linea con sistema d'iniezione basato su iniettori pompa a controllo elettronico. Il Cursor 8, di 7,79 litri di cilindrata, è dotato di un turbo a geometria variabile (Vgt) per cambiare la sezione d'ingresso dei gas di scarico sulle palette della turbina, velocizzando così la risposta del motore a fronte di una richiesta di maggior potenza da parte del conducente. Il Vgt è previsto, inoltre, sui Cursor 13 di 450 Cv e 500 Cv (quest'ultimo montato sull'8x4 in prova), mentre l'unità da 410 Cv adotta una valvola di sovrappressione wastegate. Il turbocompressore a geometria variabile serve anche per potenziare l'azione del freno motore a decompressione, riempiendo d'aria i cilindri in assenza di mandata di gasolio. Le altre caratteristiche comuni ai due motori sono le quattro valvole per cilindro, l'albero a camme in testa e la disposizione posteriore (lato volano) degli ingranaggi di comando della distribuzione. I Cursor 8 e i Cursor 13 adottano la tecnologia Scr di riduzione catalitica selettiva per il post-trattamento dei gas di scarico. Questa soluzione, basata sull'iniezione di una miscela di urea (AdBlue) nel flusso del gas provenienti dal motore, consente di rientrare nei limiti di emissione della normativa Euro V / EEV (ancor

I longheroni da dieci millimetri sopportano agevolmente tutte le sollecitazioni

più restrittiva dell'Euro V) senza penalizzare i consumi di gasolio. Sulla nuova gamma Trakker, l'offerta dei cambi prevede unità Ecosplit 4 (abbinato al sistema di servoassistenza Servoshift) di ZF a innesto meccanico a 16 rapporti, oppure l'automatizzato Eurotronic 2 a 12 marce (montato sul Trakker testato da Camion&Servizi) o 16 marce, con specifico software per gli impieghi off-road. Con il programma off-road, i passaggi di rap-



porto diventano più rapidi e avvengono, mediamente, a regimi più elevati rispetto alla logica di cambiata per le missioni stradali. Il nuovo Trakker è disponibile in versione cabinato nelle configurazioni 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 e 8x8, sia con massa totale a terra legale (di 18 tonnellate per i 4x2, 26 tonnellate per i 6x4 e 32 tonnellate per i quattro assi) sia nella variante mezzo d'opera (20 tonnellate per i 4x4, 33 tonnellate per i 6x4 e 6x6 e 40 tonnellate per gli 8x4 e 8x8). Il line-up dei trattori comprende, invece, modelli 4x2 (massa totale a terra legale), 4x4 (legale), 6x4 (legale e mezzo d'opera) e 6x6 (mezzo d'opera). Le sospensioni posteriori possono essere meccaniche, con foglie paraboliche (montate sul veicolo testato da Camion&Servizi nelle Cave Moncalieri) o semiellittiche, oppure di tipo pneumatico con quattro molle ad

La cabina ripropone il family feeling dei modelli della serie Stralis

aria per ciascun asse. Quest'ultima soluzione, meno aggressiva nei confronti del manto stradale, è adatta alle missioni meno gravose con percorsi misti strada-fuoristrada. Una delle novità di rilievo introdotte sul Trakker è rappresentata dal sistema telematico Iveconnect Fleet per la gestione della flotta. Il sistema, attraverso la centralina telematica del camion, permette al gestore della flotta di individuare la posizione veicolo e di visionare dati del tachigrafo e quelli raccolti dalla rete CAN-Bus di bordo. Su abbonamento è anche possibile accedere a un'ampia gamma di servizi aggiuntivi, offerta da Iveco in collaborazione con Qualcomm. Il pacchetto comprende fra l'altro la localizzazione dei mezzi, l'analisi dei dati di utilizzo, il calcolo delle ore di guida e di riposo del conducente, nonché lo scarico in remoto dei dati del cronotachigrafo.



LE NOVITÀ

Con il lancio del nuovo Trakker, avvenuto al Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA) dello scorso anno, si è completato il rinnovamento della gamma pesante di Iveco. L'elemento di maggior spicco del nuovo modello off-road è rappresentato dalla cabina, disponibile nella versione corta a tetto basso Hi-Land (sulla precedente serie da cantiere si chiamava Active Day), oppure nella variante Hi-Track (che ha preso il posto della Active Time), profonda con padiglione standard o rialzato. La Hi-Land, ideale per le missioni a corto raggio che non richiedono pernottamenti fuori sede, ha un'altezza utile interna di 1.570 millimetri (1.210 millimetri sopra il tunnel motore), analogamente alla Hi-Track. Quest'ultima è, però, caratterizzata da una profondità di 2.100 millimetri, rispetto ai 1.660 millimetri dell'abitacolo corto, privo di cuccetta. In entrambi i casi, la cabina ripropone il family feeling dei modelli stradali della serie Stralis Hi-Way. A cominciare dalla calandra frontale e dai convogliatori di flusso laterali (cantionali), che migliorano l'aerodinamica dell'abitacolo e impediscono l'accumulo di polvere e fango sulle portiere e sulle superfici vetrate. La cabina del Trakker si presenta esternamente con un paraurti d'acciaio suddiviso in tre sezioni, nel quale si trovano i gruppi ottici schermati da una griglia di protezione. Sul nuovo Trakker è stato modificato il layout della plancia e sono stati migliorati i materiali di rivestimento. Invariato il cluster strumenti con, ai lati, il tachimetro e il contagiri e, al centro, un display digitale multifunzione. Sulla nuova plancia, simmetrica rispetto all'asse longitudinale del veicolo, la pulsantiera è stata spostata sul lato destro del volante (sul precedente modello era, invece, posizionata al centro della cabina, sopra al tunnel motore), dove si trovano anche le manopole di regolazione del sistema di climatizzazione. Cambiata, infine,



IL VEICOLO PROVATO

Modello: Iveco Trakker AD-410T50 8x4

Motore: FPT Industrial Cursor 13

Cilindrata: 12,88 litri

Potenza massima: 500 Cv

Coppia massima: 2.300 Nm

Cambio: ZF 12AS2330T0

Marce: 12 + 2

Sospensioni anteriori: balestre paraboliche

Sospensioni posteriori: balestre rovesciate (Cantilever)

Freni anteriori: a disco

Freni posteriori: a tamburo

Pneumatici: 13 R 22.5

Nella pagina accanto, la fase di ribaltamento del cassone. In alto, il posto guida.

Al centro, le sospensioni posteriori a balestre rovesciate. Sopra, il motore FPT Industrial Cursor 13 da 500 Cv



prodotto < TRAKKER 8X4 DA 500 CV



In alto, il trasferimento del mezzo d'opera su strada. Sopra, la calandra sollevata, che permette di effettuare i controlli di routine dei livelli dei fluidi.

anche la collocazione del manettino del freno di stazionamento, che adesso si trova in basso a destra sulla plancia, sotto i comandi dell'aria condizionata. Per il nuovo Trakker sono previsti alcuni specifici pacchetti di optional. Il 'Comfort' include l'autoradio con lettore Cd e comandi al volante, il condizionatore a regolazione manuale, gli specchi retrovisori riscaldabili e regolabili elettricamente, le tendine parasole lato conducente e la visiera parasole esterna. Il pack 'Betoniera', disponibile solo per i modelli 6x4 e 8x4 in versione mezzo d'opera con sospensioni posteriori meccaniche, comprende le balestre posteriori semiellittiche, le barre stabilizzatrici posteriori, il freno di stazionamento anteriore e la presa di forza Multipower. Infine, il pacchetto 'Dakar', che include autoradio e lettore Cd con comandi al volante, balestre paraboliche anteriori, chiusura centralizzata con telecomando, condizionatore a regolazione manuale e immobilizer.

Sono disponibili pacchetti di optional specifici, secondo le missioni di trasporto

A ciò si aggiungono, la piastra di protezione del radiatore, la sospensione pneumatica per la cabina, gli specchi riscaldabili e regolabili elettricamente, le tendine e la visiera parasole, nonché le trombe pneumatiche. Il nuovo Trakker, come lo Stralis Hi-Way, è costruito nello stabilimento Iveco di Madrid che, a maggio dello scorso anno, ha raggiunto il livello 'argento' nell'ambito del programma World Class Manufacturing, varato da Fiat Industrial per migliorare tutti gli aspetti legati alla produzione dei veicoli industriali, come la riduzione delle difettosità e degli sprechi, l'ottimizzazione dei processi produttivi e l'organizzazione e la sicurezza sul lavoro.



IL MAGELYS IN BIANCONERO

Un Magelys HDH personalizzato di Iveco Bus, presentato allo Juventus Summer Village di Chatillon, accompagnerà la squadra bianconera nelle trasferte italiane ed europee della prossima stagione agonistica

La Juventus ha un nuovo autobus per la stagione agonistica 2013-14: è un Iveco Bus Magelys HDH, che accompagnerà la squadra nelle trasferte italiane ed europee. I particolari del nuovo pullman sono stati svelati ai giornalisti giunti allo Juventus Summer Village di Chatillon (AO), dove il team torinese ha affinato la preparazione per il prossimo campionato di calcio. Cristina Chiabotto, volto del canale tematico Juventus Channel, è stata la madrina d'eccezione del nuovo gran turismo. Realizzato in una livrea nera con il logo e il nome della squadra sulla fiancata, il Magelys HDH di Iveco Bus è equipaggiato con il motore FPT Industrial Cursor 10 da 450 Cv, abbinato al cambio automatizzato ZF Astronic. Il veicolo è, inoltre, dotato dei più innovativi sistemi di sicurezza, tra cui l'Adaptive Cruise Control (ACC), che mantiene la velocità di crociera al valore settato dal conducente ed è in grado di valutare l'eccessivo avvicinamento al veicolo che precede, e il Lane Departure Warning System (LDWS). Quest'ultimo dispositivo segnala acusticamente l'abbandono non intenzionale della corsia di marcia, cioè senza l'azionamento degli indicatori di direzione, manovra che potrebbe indicare uno stato d'affaticamento o di scarsa attenzione del conducente. Il Magelys HDH ha 44 posti a sedere, con singole uscite USB

e ingressi per cuffie disponibili in ogni postazione. Anche gli interni sono personalizzati per garantire il massimo livello di comfort ai giocatori. I sedili, in pelle rigorosamente di colore nero con impunture bianche, possiedono una speciale imbottitura lombare, studiata per garantire un elevato grado d'ergonomia. Tra gli accessori di bordo, il frigorifero, un sistema Wi-Fi 4G e tre apparecchi televisivi con schermo a cristalli liquidi, adatti alla ricezione dei canali satellitari e del digitale terrestre. Con l'entrata in servizio del Magelys HDH alla Juventus, e dopo le recenti consegne alla Nazionale Italiana di Calcio, all'Eintracht Francoforte e alla Federazione Italiana Pallacanestro, Iveco Bus lega ancora una volta il proprio nome al prestigio dei grandi protagonisti dello sport nazionale e internazionale. Il Magelys HDH è stato accolto con entusiasmo dal team dei Campioni d'Italia. Paolo De Ceglie, il numero 11 bianconero, ha così commentato l'evento sul suo profilo ufficiale di Twitter: "L'avete già visto il nostro nuovo pullman? Fantastico!"



Per avere successo nella vendita dei camion occorrono un team e una rete motivati, vicini al cliente, con soluzioni di trasporto su misura, come spiega Giuseppe Pesce Direttore commerciale di Iveco mercato Italia

Simona Richino



CONTA IL GIOCO DI SQUADRA

In tempi ancora difficili per il comparto dei camion nel nostro paese, malgrado qualche timido segnale di risveglio dell'economia, il successo commerciale di un brand dipende, oltre che dall'offerta di prodotto, dalla presenza capillare sul territorio della casa costruttrice e della sua rete distributiva, a fianco delle aziende di trasporto. Sia per coglierne le mutate esigenze operative, sia per proporre soluzioni su misura adatte al singolo business. Per approfondire le strategie commerciali di Iveco, Camion&Servizi ha intervistato Giuseppe Pesce, Direttore commerciale di Iveco per il mercato Italia.

C&S: *Com'è organizzato il sales team di Iveco?*

Pesce: L'organizzazione è suddivisa in due macro-filoni. Uno, composto da un responsabile e nove District manager distribuiti su tutto il territorio nazionale, supporta i dealer nelle vendite alle aziende di trasporto di minori dimensioni. Il secondo, che può contare su un coordinatore centrale e su otto key account, affianca la rete commerciale per le forniture alle medie e alle grandi flotte. E l'attività di supporto non si limita alla trattativa e alla vendita, ma riguarda anche le fasi – estremamente importanti nell'attuale contesto economico - di contatto e di relazione con la clientela.

C&S: Qual è stata l'evoluzione dell'organizzazione commerciale di Iveco rispetto al recente passato?

Pesce: Due anni fa, i key account erano solo due. Adesso sono cresciuti numericamente e, in parallelo, sono aumentati i loro compiti e l'importanza del loro ruolo. Di fatto, la nostra presenza è diventata più capillare sia nei confronti dei concessionari, sia delle aziende di trasporto.

C&S: Qual è il rapporto fra i key account e la rete?

Pesce: Bisogna fare una premessa: negli ultimi anni abbiamo assistito a un mutamento della realtà delle aziende di trasporto italiane. Alcuni clienti storici si sono evoluti in organizzazioni più strutturate o, magari, in gruppi d'acquisto, mentre altre società stanno uscendo dal mercato. In questo contesto, la presenza diretta della casa costruttrice, che non si sostituisce ma si affianca ai dealer, gratifica il cliente al momento della trattativa. In altri termini, la presenza di personale Iveco insieme al concessionario costituisce un plus per il dealer.

C&S: Quali sono i plus di prodotto cui le medie e grandi flotte sono più sensibili: il prezzo d'acquisto, l'affidabilità del veicolo, i costi di gestione, gli intervalli di manutenzione, il valore residuo?

Pesce: Sicuramente un mix ben bilanciato di tutti questi elementi. Tuttavia la componente fondamentale, ai fini della strategia commerciale, è costituita dalla presenza capillare di Iveco e della



sua rete distributiva, che può contare su una quarantina di dealer. Solo con la prossimità al cliente è possibile arrivare alla fase di trattativa quando si enfatizzano le qualità del prodotto, partendo proprio dagli oneri di gestione (TCO – Total cost of ownership). Più le aziende sono strutturate, più vogliono tenere sotto controllo i costi operativi. Desiderano cioè sapere come viene utilizzato il camion, per ridurre i consumi e i costi d'assistenza. In tutti i casi, cerchiamo sempre di offrire il prodotto più evoluto, la macchina più efficiente ai fini della redditività aziendale.

C&S: Euro V in phase out o Euro VI: come indirizzate le scelte delle aziende?

Pesce: Quando approcciamo un'azienda di trasporto siamo, prima di tutto, dei consulenti. Facciamo un'analisi delle esigenze operative, un business case. In base alle tratte più frequenti, cerchiamo di capire se conviene consigliare l'acquisto di un Euro V o passare direttamente a un Euro VI. Il tutto non trascurando i vantaggi – anche in termini d'incentivi governativi – che può offrire la nuova tecnologia Hi-eSCR Euro VI. Questo è l'approccio, in una fase in cui, grazie alla doppia offerta, possiamo offrire molteplici soluzioni.

C&S: Come motiva il suo staff?

Pesce: Con una gestione molto dinamica e stimoli continui anche - e soprattutto - nei momenti di difficoltà. Ci confrontiamo una volta al mese nel corso di una riunione generale, per condividere le macro-strategie sia verso le piccole sia le medie e le grandi flotte.





FARE BUSINESS

Inaugurato da Lorenzo Sistino, Iveco Brand President, al Fiat Industrial Village di Torino il primo ciclo di incontri fra Iveco e gli allestitori europei. Presentato il nuovo sito dedicato ai bodybuilder

Sara Buosi

La collaborazione con gli allestitori è, per Iveco, uno dei fattori chiave per far conoscere le caratteristiche dei propri veicoli e sfruttare al meglio le opportunità di business offerte dal mercato. In quest'ottica, si è svolta al Fiat Industrial Village di Torino una serie di appuntamenti con i bodybuilder di tutta Europa, centrata sulle principali tematiche del settore. L'incontro inaugurale ha visto la presenza di Lorenzo Sistino, Iveco Brand President, e quella di 54 aziende italiane e 110 persone che operano nel settore degli allestimenti oltre a una rappresentanza dei dealer Iveco e dei funzionari AICI. Al centro della discussione le principali novità delle gamme di prodotto Iveco: dai mezzi leggeri ai medi e ai pesanti, dai camion destinati alla distribuzione urbana al settore delle costruzioni o della raccolta dei rifiuti. Indipendentemente dal segmento di appartenenza e dagli allestimenti richiesti dagli utilizzatori, tutti i mezzi di Iveco si adattano

facilmente a qualsiasi mission di trasporto. Il fatto che il 70% circa dei veicoli di nuova fabbricazione richiede una sovrastruttura rende ancora più importante la comunicazione tra il costruttore del veicolo e l'allestitore. "Il nostro obiettivo - ha affermato Alessandro Mortali, responsabile heavy Range Iveco - è offrire un prodotto semi-finito che possa, se necessario, essere completato dagli allestitori. Ecco perché, per garantire che il veicolo completo sia ottimizzato per la mission alla quale è destinato e sia in grado di rispondere ai massimi standard di qualità, condizione necessaria per la piena soddisfazione del cliente, l'azienda deve operare in stretta collaborazione con gli allestitori".

La forte attenzione di Iveco verso il mondo dei bodybuilder è stata sottolineata anche dalla presentazione del nuovo sito web ibb.iveco.com, uno strumento di comunicazione ideato per rafforzare il legame tra l'azienda e il comparto dei costruttori di sovrastrutture. E' un sito moderno, di sem-



Una foto di gruppo scattata al Fiat Industrial Village (FIV) di Torino, durante l'evento inaugurale della serie d'incontri fra Iveco e gli allestitori europei. Sotto alcuni Daily allestiti, in mostra davanti al FIV

INSIEME

plice consultazione, ricco d'informazioni. Il sito raccoglie, analizza e sintetizza esperienze ed esigenze di decine di operatori in tutta Europa, dedicando un'area ai dati tecnici con disegni bi e tri-dimensionali raggiungibili tramite un semplice configuratore, schede di prodotto, istruzioni e informazioni per l'ottenimento dell'omologazione. Molte le informazioni e i servizi che fanno del sito uno strumento utile e completo per le attività degli allestitori: dai manuali ai cataloghi ricambi, dalla disponibilità e caratteristiche delle prese di forza, ai servizi finanziari.

Una sezione è stata dedicata alle connessioni elettriche/elettroniche rese disponibili tra veicolo e allestimento, elemento fondamentale per garantire l'efficienza e la sicurezza nelle complesse applicazioni di oggi e di domani. Il sito contiene, infine, una vetrina consultabile da tutti senza obbligo di registrazione degli allestimenti realizzati sui veicoli Iveco, in cui è possibile pubblicizzare prodotti e servizi specifici.



BOFROST ITALIA

PORTA A PORTA CON I DAILY



Consegnare i surgelati a domicilio in tutta Italia, partendo da 48 filiali sparse per la Penisola. Questa la mission della società di San Vito al Tagliamento (Pordenone), che utilizza gli Iveco Daily per la distribuzione "door to door"

Simona Richino



Nella pagina accanto, un Daily con cella freezer davanti alla sede della Bofrost di San Vito al Tagliamento (Pordenone).

A fianco, a sinistra, Denis Fantuz Responsabile dell'ufficio tecnico e del parco veicoli e, a destra, Fabio Roncadin, Direttore tecnico & qualità

Tutto è nato dall'intuizione imprenditoriale di Edoardo Roncadin – attuale Presidente della Bofrost Italia – che, nel 1987, ha intravisto la possibilità di esportare nel nostro paese il modello distributivo porta a porta dei surgelati creato in Germania nel 1966 da J. Boquoi, fondatore del gruppo Bofrost. Gli esordi sul mercato nazionale della Bofrost Italia – allora la sede era a Fiume Veneto (Pordenone) – non furono entusiasmanti. Mancava, infatti, la cultura del surgelato che, all'epoca, aveva un ruolo secondario nelle abitudini alimentari degli italiani. “Il primo giorno di lavoro – ricorda Denis Fantuz, responsabile dell'ufficio tecnico e del parco veicoli, nonché stretto collaboratore di Edoardo Roncadin – dopo otto ore di tentata vendita porta a porta con un Iveco Daily di seconda mano riuscimmo a incassare solo poche lire. Ai colleghi non andò meglio. Ma, allora, i surgelati avevano in Italia un'importanza limitata. Poi, passo dopo passo, ci siamo fatti conoscere, affidandoci soprattutto al passaparola e a due capisaldi: l'alto contenuto di servizio, abbinato alla qualità dell'offerta”. Oggi, la società di San Vito al Tagliamento (Pordenone) è un colosso del proprio settore, come testimoniano le cifre: 48 filiali sparse in tutta Italia per servire 1 milione di famiglie, una quota commerciale dell'8,3 per cento nei comparti del porta a porta e del retail, seconda solo a quella di un player storico come la Findus, 10 call center e 1.750 collaboratori.

TANTO CARICO E CICLI DI LAVORO STRESSANTI

E ancora: un fatturato prossimo ai 200 milioni di euro e una flotta di oltre 1.000 veicoli commerciali, nella quale gli Iveco Daily di 3,5 tonnellate con ruote posteriori singole (30 per

cento del parco) o gemellate (70 per cento del totale), allestiti con cella per surgelati raffreddata da piastre eutettiche, costituiscono la spina dorsale della catena distributiva. Le missioni di trasporto assegnate ai Daily sono decisamente heavy duty per un veicolo commerciale, per due ragioni: le condizioni di carico, quasi sempre al limite della massa totale a terra ammessa dal Codice della strada a causa dell'elevata tara dell'allestimento, e per l'utilizzo intensivo sulle strade urbane o extraurbane. “I Daily della nostra flotta – spiega Denis Fantuz – percorrono in media 24-27 mila chilometri l'anno. Sono tutti allestiti con celle freezer, studiate per il mantenimento della temperatura a -33° centigradi. Il livello termico è garantito da piastre eutettiche – raffreddate in deposito durante le ore notturne – che hanno un peso attorno ai 180 chili. A bordo vengono trasportati circa 400 articoli, scelti in base a una picking list definita dal computer, che tiene conto di due fattori principali: il rispetto del peso massimo del veicolo ammesso dal Codice della strada e le preferenze d'acquisto dei clienti, dedotte dal database dell'azienda. Ciascun veicolo effettua giornalmente 50-60 consegne a domicilio, con una percorrenza complessiva attorno agli 80 chilometri. Si tratta di un valore decisamente superiore a quelli riscontrati in altri mercati dove il gruppo Bofrost è presente. Bisogna, tuttavia, tener conto della particolare orografia del territorio italiano che impone, a volte, lunghi tragitti per raggiungere i piccoli centri situati nelle zone rurali o nelle valli alpine secondarie”. Il 30 per cento dei Daily in servizio alla Bofrost Italia è a ruota singola, mentre il restante 70 per cento è a ruote posteriori gemellate. Il mix delle due soluzioni dipende dalle specifiche esigenze di trasporto: con la prima opzione si privilegia il



CONTROLLO DI QUALITÀ, CATENA DEL FREDDO E LOGISTICA DELLA DISTRIBUZIONE

I controlli di qualità incrociati su tutti prodotti commercializzati sono uno dei pilastri su cui si fonda il successo della Bofrost. I quality manager dell'azienda friulana verificano all'origine le caratteristiche dei terreni, dell'acqua e delle coltivazioni dalle quali provengono gli alimenti.

Le analisi sulle materie prime vengono effettuate direttamente negli stabilimenti di produzione, mentre ulteriori controlli sulla temperatura di confezionamento sono previsti nella sede di San Vito al Tagliamento.

Il mantenimento della catena del freddo è un altro elemento fondamentale per la qualità degli alimenti. Per i quali è prevista una temperatura di stoccaggio di -20°C e una massima durante la movimentazione di -18°C. Infine, la distribuzione porta a porta, nella quale sono impiegati i Daily di Iveco con cella freezer mantenuta alla corretta temperatura mediante piastre eutettiche. Per ottimizzare i percorsi di consegna – ogni veicolo ne effettua 50 o 60 al giorno – Bofrost Italia sta implementando l'installazione di una scatola nera a bordo di ciascun mezzo. Con questo dispositivo, il responsabile della logistica può conoscere in tempo reale la posizione dei veicoli e monitorarne le condizioni di funzionamento. Il Gruppo Bofrost, presente in Germania, Italia, Francia, Austria, Belgio, Lussemburgo, Olanda, Spagna, Svizzera, Grecia, Slovenia e Croazia, ha un fatturato complessivo di 1,2 miliardi di euro e si avvale di circa 9.800 collaboratori.

carico utile, mentre la seconda è più adatta alle missioni più gravose. I veicoli sono utilizzati dalla società friulana per circa sei anni, prima di essere sostituiti. "Quest'anno – precisa Denis Fantuz – contiamo di sostituire circa 180 veicoli, una trentina in più di quelli originariamente pianificati. Segno di dinamicità dell'azienda e del fatto che il business funziona. Per il 2014, invece, abbiamo pianificato circa 160 unità. Nel complesso, a regime, cambiamo in media 70-100 macchine l'anno". La scelta dell'Iveco Daily da parte della Bofrost Italia, che risale alle origini della presenza della società di San Vito al Tagliamento nel nostro paese, non è casuale. E', infatti, legata alle doti di affidabilità, robustezza e ridotti costi di gestione (TCO), che hanno fatto del Daily un "benchmark" nel proprio segmento. "Il Daily – conclude Fantuz – è un piccolo camion: un veicolo unico nel suo genere a livello europeo. E poi, da italiani, abbiamo scelto un prodotto italiano". "Con Iveco – precisa Fabio Roncadin, Direttore tecnico & qualità della Bofrost Italia – c'è una storicità che risale agli esordi della Bofrost Italia. Affidabilità, resistenza e robustezza strutturale dei veicoli sono parametri fondamentali per la nostra attività, parametri in base ai quali abbiamo finalizzato le scelte d'acquisto".



DOPPIA VITTORIA

Valentino Rossi trionfa nel Moto GP al gran premio d'Olanda, di cui Iveco è Title Sponsor per il terzo anno. Rinnovata per la stagione 2013 la partnership di Iveco con Yamaha Factory Racing Team del pilota italiano e di Jorge Lorenzo

Non avrebbe potuto esserci un epilogo migliore per l'edizione 2013 del gran premio Iveco TT di Assen (Olanda). Tre i protagonisti della giornata: lo Stralis Hi-Way, che ha effettuato il giro di pista prima della partenza della gara in qualità di "Safety Truck", il Daily, leader nel segmento dei veicoli commerciali e protagonista sulla segnaletica della pista, e Valentino Rossi, il pilota della Yamaha tornato alla vittoria a due anni e mezzo dal trionfo di Sepang del 2010. Iveco è stata per il terzo anno consecutivo Title Sponsor della corsa olandese. In occasione del Gran Premio di Assen, il logo della casa italiana ed il logo e l'immagine del Daily erano esposti sul ponte che attraversa la griglia di partenza, sul rettilineo di partenza, in corrispondenza di due delle curve del tracciato e sulla segnaletica LED. Il Daily, che ha legato la propria immagine di mezzo forte e versatile alla "S" di Superman, è stato al centro della campagna di comunicazione. Il marchio Iveco era,

inoltre, presente sui materiali di comunicazione, sul merchandising ufficiale del gran premio e sul programma dell'evento. Già da quattro anni, Iveco è partner del Moto GP, il principale campionato motociclistico internazionale, in qualità di "Trucks & Commercial Vehicles Supplier". Una collaborazione che si è concretizzata con la fornitura a Dorna Sports, la società spagnola che cura l'organizzazione del Moto mondiale, di quattro nuovi Daily e tredici nuovi Stralis Hi-Way, veicoli portabandiera della gamma pesante Iveco. I mezzi del costruttore italiano saranno utilizzati nel corso di tutta la stagione per il trasporto di allestimenti, materiali e attrezzature, uffici e officine mobili nelle diverse tappe della competizione. Iveco ha, inoltre, rinnovato anche per la stagione 2013 e per il sesto anno consecutivo la propria partnership con il Yamaha Factory Racing Team dei piloti Valentino Rossi e Jorge Lorenzo, a cui fornisce sette nuovi Stralis, di cui quattro con cabina Hi-Way, e un furgone Daily, utilizzati per il trasporto delle moto, delle officine, degli uffici mobili e del personale Yamaha.



DOVE C'È DAILY C'È CASA

Testato su strada l'Iveco Daily 35C13 con ruote posteriori gemellate, allestito con ribaltabile trilaterale per l'edilizia. Elastico ed esuberante il motore FPT Industrial Multijet II di 2,3 litri da 126 Cv e 320 Newton metro di coppia

Giorgio Garrone



L'Iveco Daily è il veicolo d'allestimento per eccellenza, grazie soprattutto al telaio a longheroni e traverse d'impostazione camionistica che lo rende idoneo a tutte le tipologie di sovrastrutture e a molteplici missioni di trasporto, comprese quelle più impegnative. È il caso degli impieghi cantieristici, spesso caratterizzati da carichi elevati (al limite della massa totale ammessa dal Codice della strada) o concentrati, come componenti di ponteggi, compressori o piccole betoniere per l'edilizia residenziale. Camion&Servizi ha testato su strada un Daily 35C13 a ruota posteriore gemellata di 3,5 tonnellate di massa totale a terra, equipaggiato con un cassone ribaltabile in acciaio della serie Bison della Scattolini. Il passo corto del veicolo – 3.450 millimetri – è stato scelto proprio in funzione della stabilità della sovrastruttura, costituita da un trilaterale di 3,7 metri di lunghezza (largo 2,1 metri), del peso complessivo di 695 chili. La configurazione del telaio, con a longheroni a "C" di 4 millimetri di spessore (le anime sono da 182 millimetri, mentre la larghezza delle piattabande è di 70 millimetri) rastremati alle estremità integrati da traverse chiodate, facilita la carrozzabilità del cabinato. Un risultato cui fornisce un contributo di rilievo anche il modulo d'interfaccia dell'allestimento con la rete CAN-Bus del veicolo. Il 35C13 in prova adotta il pack kipper, che prevede le sospensioni posteriori semiellittiche con balestrino, il bloccaggio del differenziale e la protezione per la coppa dell'olio.

SOTTO IL COFANO IL MULTIJET II DA 126 Cv

Il 35C13 monta il motore FPT Industrial Multijet II Euro 5 di 2,3 litri di cilindrata, in grado di sviluppare 126 Cv fra 2.750 e 3.750 giri al minuto. La coppia massima è, invece, di 320 Newton metro nell'intervallo da 1.800 a 2.750 giri al minuto. Il Multijet di seconda generazione è un quattro cilindri in linea con sistema d'iniezione common rail, con una pressione di polverizzazione del gasolio di 1.600 bar. Rispetto ai motori di prima generazione, il numero dei componenti dei Multijet II è stato ridotto del 40 per cento. I motori di seconda generazione sono dotati, inoltre, di iniettori con servovalvola e otturatore bilanciato completamente nuovi, che permettono fino a 8 fasi per ciclo di polverizzazione del gasolio (in precedenza erano 5), molto ravvicinate fra loro. Le iniezioni pilota e pre-pilota servono soprattutto per ridurre la rumorosità del motore. Seguono, poi, le fasi principali e, infine, le post-iniezioni e le multi-post, per aiutare il funzionamento dei sistemi di post-trattamento degli inquinanti collocati a valle del motore. Questi dispositivi assicurano il rispetto della normativa



Nella pagina a fianco, il Daily con il cassone in fase di ribaltamento laterale. In alto, un trasferimento in cava. Al centro, il posto guida. Sopra, il telaio a longheroni e traverse



antiquamento Euro V insieme al parziale ricircolo – con raffreddamento intermedio – dei gas combusti nei cilindri mediante la valvola EGR, controllata direttamente dalla centralina del motore. Il sistema di post trattamento si basa su un pre-catalizzatore, all'interno del quale iniziano le reazioni di ossidazione degli idrocarburi incombusti e del monossido di carbonio. Infine, un filtro antiparticolato (DPF) elimina i residui di carbonio. Una centralina elettronica controlla il processo periodico di rigenerazione del filtro, che dura all'incirca un quarto d'ora in condizioni d'utilizzo normali. Il Multijet Il montato sul Daily 35C13 in prova utilizza un turbocompressore con valvola wastegate, mentre il propulsore di 2,3 litri di potenza maggiore (146 Cv) si affida a un turbo a geometria variabile (VGT). Entrambi i propulsori hanno la testata in lega d'alluminio, mentre il basamento è realizzato in ghisa. Sul 35C13, il 2,3 litri è abbinato al cambio meccanico FPT Industrial 2835.6 a 6 marce (sui prece-

denti modelli erano 5), con le ultime due in overdrive. Il 2835.6 permette un risparmio di perso di 5 chili rispetto al modello precedente. In tutte le situazioni operative della prova – dai brevi spostamenti in cava a quelli più veloci sulle strade urbane e suburbane – il cambio è apparso 'leggero' nell'azionamento, correttamente rapportato e ben integrato con gli altri componenti della driveline. In particolare, appare azzeccato, per tutti gli utilizzi standard del settore edilizio, il rapporto al ponte di 1:4,18 proposto di serie sul 35C13. Il cambio a 6 rapporti è abbinato al dispositivo Gear Shift Indicator (GSI), che indica al conducente, mediante una segnalazione sul cruscotto, la marcia corretta da inserire in funzione del risparmio di carburante. I migliori risultati, da questo punto di vista, si ottengono montando il dispositivo Start&Stop – non presente, però, sul veicolo in prova - di arresto e ripartenza automatica del motore in caso di sosta prolungata ai semafori o nel traffico intenso.

RIBALTABILI PRÊT-À-PORTER

La Scattolini, leader Europeo nella produzione di allestimenti per veicoli commerciali, ha la propria sede legale e produttiva a Valeggio sul Mincio (Verona). Qui, su un'area di circa 60.000 m², vengono costruiti cassoni fissi e ribaltabili destinati, per oltre il 90%, ai clienti OEM – Original Equipment Manufacturer, cioè ai costruttori di mezzi di trasporto. Dal 2003, anno in cui la Scattolini è passata sotto il totale controllo della Faist Holding, l'azienda, oltre a puntare sulla qualità dei prodotti con una continua attività di ricerca e sviluppo, si è posta l'obiettivo di realizzare una capillare rete d'assistenza basata su un esteso network europeo di Scattolini Point e di filiali integrate negli impianti dei clienti OEM. Lo ha fatto in Germania (Scattolini DE), Inghilterra (Scattolini UK), Spagna (Scattolini Iberica) e Francia (Scattolini France). Proprio in Francia, nel 2012, ha acquisito la Carrosserie Bretagne (Cabreta), azienda leader nel mercato nazionale. Il 2012 è stato anche l'anno in cui la Scattolini ha raddoppiato la propria capacità produttiva, con la realizzazione di un nuova fabbrica in Turchia:



è nata così la Scattolini Otomotiv. A metà strada tra Kocaeli e Bursa, su un'area di circa 10.000 m², il nuovo sito produttivo può contare su attrezzature e macchinari all'avanguardia, oltre che su un moderno e tecnologicamente avanzato impianto di cataforesi. A settembre è iniziata la produzione di cassoni fissi e ribaltabili destinati al mercato Turco e ad altri paesi, portando così la capacità produttiva del gruppo a circa 60.000 allestimenti l'anno. Un altro importante obiettivo, che da sempre la Scattolini si è posta, è la collaborazione con il Gruppo Fiat e con Iveco, in particolare. Poiché Iveco vuole offrire ai propri dealer un prodotto allestito di qualità ad un prezzo competitivo, è stato stipulato un accordo che prevede la fornitura e il montaggio di cassoni fissi e ribaltabili, studiati per il Daily, destinati ai mercati europei. Nella Scattolini, grande è l'orgoglio per questa partnership Made in Italy. Un orgoglio che va al di là dei volumi di vendita e delle potenzialità commerciali.



Successo di pubblico per il nuovo pesante di Iveco alla tradizionale manifestazione dedicata al mondo dei truck, svoltasi sul circuito Marco Simoncelli di Misano Adriatico

L'HI-WAY FA SOGNARE I DRIVER

L'Iveco Stralis è stato il protagonista, insieme al concept superaccessoriato Stralis Emotional, dell'ultima edizione del Weekend del camionista di Misano Adriatico. La manifestazione, organizzata dal Misano World Circuit Marco Simoncelli, è diventata negli anni un appuntamento imperdibile per tutti gli entusiasti del mondo truck. Lo testimoniano le cifre dell'edizione 2013, che ha visto la partecipazione di oltre 35mila visitatori, 800 dei quali si sono cimentati nelle prove dei camion su strada o in quelle organizzate sul tracciato adiacente al circuito. Il Weekend del camionista si svolge ogni anno in occasione dell'unica tappa italiana del FIA European Truck Racing Championship, il campionato europeo della categoria truck che raduna gli appassionati italiani e stranieri dell'autotrasporto e rappresenta un'importante occasione per conoscere da vicino i camion e le più importanti novità di prodotto lanciate sul mercato. A Misano, a fare gli onori di casa nello stand Iveco, c'era la versione superaccessoriata Emotional dello Stralis Hi-Way, che si è aggiudicato il titolo di Truck of the Year 2013 all'ultima edizione del Salone del veicolo industriale (IAA) di Hannover. L'"Emotional" è un concept che integra contenuti di serie con altri specifici ordinabili in pacchetti personalizzabili in funzione delle esigenze delle singole aziende di trasporto. Gli accessori dello Stralis Emotional, cui è stata dedicata la sezione espositiva di Parts&Services

all'interno dello stand Iveco, sono stati studiati per soddisfare le necessità dell'autista durante la guida e i momenti di relax. Il tutto, per garantire le performance e la sicurezza su strada del veicolo e del carico in ogni condizione operativa. L'Emotional esposto a Misano Adriatico era equipaggiato con un FPT Industrial Cursor 13 da 500 Cv in versione Euro V, abbinato al cambio automatizzato Eurotronic a 12 rapporti. Accanto al concept, un'altra star della manifestazione: uno Stralis della Scuderia Ferrari, nella tradizionale livrea rossa. Il Weekend del camionista non è stato solo l'occasione per ammirare il nuovo Stralis in versione statica ma anche l'opportunità, per gli operatori del trasporto per tutti gli appassionati di truck, di apprezzare le performance dell'Hi-Way Euro VI. Il top di gamma di Iveco, conforme alla futura normativa antinquinamento che entrerà in vigore nella Ue il 1° gennaio 2014, monta l'esclusivo sistema di post-trattamento Hi-eSCR brevettato da FPT Industrial. L'Hi-eSCR è l'innovativa tecnologia senza ricircolo dei gas di scarico, che ha permesso di ottenere con i motori Euro VI consumi in linea con quelli delle motorizzazioni Euro V. A Misano, la grande novità dell'edizione 2013 del Weekend del camionista è stata proprio la possibilità di effettuare prove su strada con un Hi-Way Euro VI da 460 Cv su un percorso adiacente al circuito di gara. Unanimità di commenti dei driver nell'indicare nella silenziosità e nel comfort di marcia i principali plus del nuovo pesante stradale.



prodotto < ASTRA HHD 9

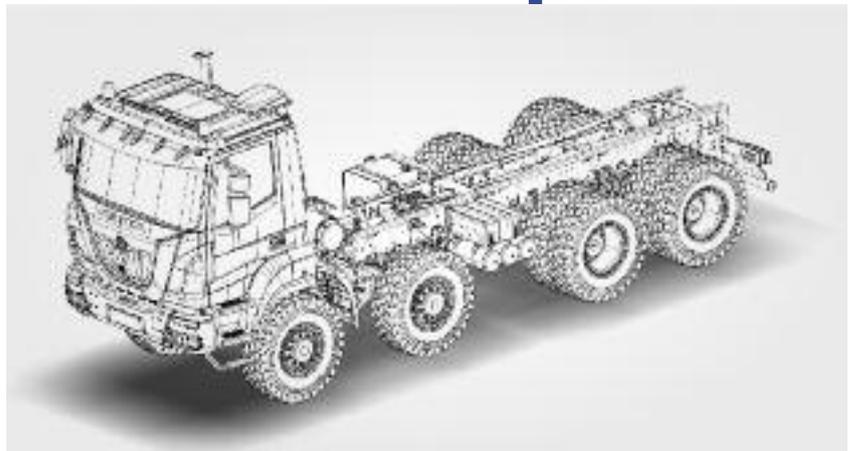


IL CAMION GIUSTO PER L'OFF-ROAD ESTREMO

Presentata all'edizione 2013 del Bauma di Monaco di Baviera la nuova gamma per impieghi ultragravosi di Iveco-Astra.

Comprende modelli 6x6, 8x6 e, in futuro, 8x8 con motorizzazioni FPT Industrial Cursor 13 da 480 o 540 Cv

Maurizio Pignata



La doppia "H" nella sigla della nuova gamma off-road HDD 9 di Iveco Astra non lascia spazio ai dubbi. Designa i veicoli heavy-heavy duty, concepiti per impieghi ultragravosi in condizioni climatiche estreme nelle aree più inaccessibili del globo. Gli HDD 9, che sostituiscono i modelli della precedente gamma HDD 8, sono destinati a operare in alcuni settori ultra specializzati, come quelli minerario, petrolifero e della cantieristica dura. I nuovi heavy-heavy duty si rivolgono alla stessa clientela che ha decretato il successo della serie HDD 8. La gamma HDD 9, presentata ufficialmente in occasione dell'ultima edizione del Salone internazionale delle costruzioni, del cava-cantiere e delle macchine movimento terra (Bauma) di Monaco di Baviera, comprende versioni 6x6, 8x6 e, nel prossimo futuro, anche 8x8. Tutti i modelli adottano motorizzazioni FPT Industrial Cursor 13 in versione Euro 3 (secondo le normative dei mercati extra-UE), con due livelli di potenza: 480 Cv o 540 Cv. La 'star' della manifestazione tedesca è stata un HDD 9 86.48 8x6 da 480 Cv di 63 tonnellate di peso totale a terra, allestito con cassone ribaltabile e kit di protezione cabina, studiato

per le missioni mining. Oltre al dispositivo di difesa dell'abitacolo in caso di ribaltamento del veicolo o di caduta di materiali (conforme alle normative di sicurezza Rops/Fops), Astra mette a disposizione alcuni optional specifici per i settori petrolifero e heavy construction. Si va dai pneumatici a elevata 'galleggiabilità' per i fondi sabbiosi e cedevoli, fino all'impianto centralizzato di gonfiaggio e sgonfiaggio delle coperture per aumentarne l'impronta al suolo, diminuendo così la pressione specifica esercitata dal veicolo.

TELAIO ULTRARESISTENTE E ASSALI HEAVY DUTY

Caratteristiche comuni a tutti i modelli della gamma HDD 9 sono la nuova cabina in acciaio corta o profonda (adottata anche sui mezzi d'opera della serie HD 9 per le missioni off-road standard), il telaio rinforzato, le sospensioni rinforzate e gli assali Kessler per impieghi heavy duty. La struttura degli HDD 9 prevede longheroni di 10 mm di spessore, con un'anima di 320 mm e piattabande di 90 millimetri con rinforzi di 6 mm di spessore. Gli elementi longitudinali, distanti fra loro 820 mm, sono uniti da traverse a elevato momento flettente. Anche la sospensione

A sinistra, l'Iveco Astra HDD 9 il giorno della presentazione al Salone internazionale delle costruzioni e delle macchine movimento terra (Bauma) di Monaco di Baviera.

In alto e sopra, due schemi del veicolo



posteriore è rinforzata. Prevede, infatti, spalle del carrello sovradimensionate, unite da un giunto trasversale per formare una struttura chiusa a quadrilatero, che aumenta la robustezza e la rigidità. Gli HHD 9 adottano assali Kessler per utilizzi ultragravosi da 10 tonnellate anteriormente e da 20 tonnellate posteriormente, con doppia riduzione: centrale, mediante pignone e corona, ed epicicloidale ai mozzi. Il ripartitore di coppia è uno ZF Steyr VG 2700, capace di sopportare coppie d'ingresso fino a 3500 Nm. Una novità di rilievo, rispetto agli HHD 8, riguarda l'impianto frenante. Sui cabinati 8x6 e 8x8 Astra prevede, infatti, freni a disco anteriori, che permettono di incrementare l'angolo di sterzata in confronto ai tradizionali tamburi adottati sui precedenti modelli. I cabinati 6x6 mantengono, per ora, la soluzione con masse frenate a tamburo su tutti gli assali.

CATENA CINEMATICA COLLAUDATA

L'affidabilità dei componenti della catena cinematica è uno dei tanti plus di prodotto della serie HHD 9. Il cuore dei nuovi heavy heavy duty di Astra è costituito dall'FPT Industrial Cursor 13, adottato anche sulla gamma Trakker di Iveco, che ha portato alla vittoria il team Iveco De Rooy Petronas nell'edizione 2012 del rally più duro al mondo, la

Dakar sudamericana. Il sei cilindri di linea di 12,88 litri è dotato di quattro valvole per cilindro e di un sistema d'iniezione con iniettori pompa a controllo elettronico (EUI). Gli EUI sono allineati con l'asse di simmetria di ciascuna canna. Le valvole di aspirazione e scarico e gli iniettori sono comandati da un albero a camme in testa, mosso da una cascata d'ingranaggi collocata nella sezione posteriore, lato volano. Questa soluzione riduce la rumorosità del propulsore e rende più precise la mandata e la fasatura del gasolio. Con gli iniettori pompa si raggiungono pressioni di polverizzazione del gasolio prossime ai 1.800 bar. Il Cursor 13 monta un turbo a geometria variabile (VGT) che assolve a due funzioni: velocizza la risposta del motore di fronte a una richiesta di maggior potenza da parte del conducente e rende più energica l'azione del freno motore a decompressione (Iveco Turbo Brake), capace di una potenza frenante massima di 408 Cv. L'offerta di cambi spazia dallo ZF 16 S 2520 TO a 16 rapporti a innesto meccanico all'automatizzato Astronic 16 AS 2601 TO (sempre a 16 marce) con software specifico per le missioni off-road, fino all'automatico Allison 4700 a sette marce montato sull'esemplare esposto al Bauma di Monaco di Baviera. Tutte queste unità possono essere abbinate a un retarder secondario ad azionamento idraulico.

L'HHD 9 presentato a Monaco di Baviera, allestito con un ribaltabile heavy duty. È ben visibile la protezione addizionale sopracabina, studiata per i lavori nelle miniere a cielo aperto



IL RIFORNIMENTO? MEGLIO A CASA

Con i dispositivi di ricarica casalinghi della BRC, il pieno di gas naturale lo si fa in totale autonomia, senza attese o lunghi percorsi per raggiungere il distributore

L'idea di un impianto casalingo per la ricarica delle bombole dei veicoli alimentati a gas naturale compresso (CNG), proposta da Iveco insieme allo specialista BRC all'ultima edizione del Salone del trasporto e della logistica (Transpotec) di Verona, ha suscitato grande interesse fra le aziende di trasporto. Soprattutto fra quelle che, pur non volendo rinunciare ai tanti vantaggi del metano in termini di minore inquinamento, minori restrizioni alla circolazione nelle aree urbane, maggiore silenziosità dei motori e costi del carburante contenuti, hanno una sede troppo distante dalla prima stazione di rifornimento raggiungibile. Ma la soluzione casalinga è utile anche alle aziende che vogliono essere autonome

nei propri rifornimenti ed evitare attese o perdite di tempo a un distributore tradizionale. Eventualità tutt'altro che remote tenendo conto che, in Italia, il numero di colonnine di erogazione del gas naturale compresso non supera il 2-3 per cento di quello dei distributori di carburanti liquidi tradizionali, come la benzina e il gasolio. La soluzione a queste problematiche è rappresentata da un compressore elettrico – la BRC ne produce diversi modelli di capacità e portate crescenti, secondo le esigenze degli utilizzatori – collegato alla rete distributiva del gas naturale. Con gli impianti della BRC è possibile effettuare il pieno delle bombole di un Daily CNG nella sede aziendale durante le ore notturne, al termine del normale orario di lavoro. I tempi di ricarica, dell'ordine di alcune ore, dipendono dalle capacità del dispositivo prescelto. Le prescrizioni tecniche di sicurezza per



l'installazione dell'impianto casalingo sono semplici e di facile applicazione. Prima di tutto, per installare l'impianto è necessario rivolgersi ad un tecnico abilitato. Quest'ultimo, a installazione avvenuta, ha l'obbligo di rilasciare una dichiarazione di conformità dell'impianto del gas e di quello elettrico, in caso di modifiche allo schema originale. Lo stesso tecnico deve anche attestare di aver fornito tutte le informazioni d'uso agli utilizzatori del dispositivo di ricarica del metano. Ci sono, poi, alcune disposizioni pratiche da rispettare – contenute nel decreto legge del 30 aprile 2012 - che riguardano la distanza dell'impianto dai confini della proprietà (minimo 3 metri), quella dagli edifici non pertinenti l'attività dell'azienda (5 metri), dalle finestre non apribili (3 metri) e dalle linee ferroviarie o tramviarie (15 metri).



RIVOLUZIONE TELEMATICA

Grazie al monitoraggio on-line dei parametri di bordo stanno cambiando le modalità di manutenzione e riparazione dei camion, come spiega Dino Maggioni, President Parts&Service di Fiat Industrial

Giorgio Garrone





Levoluzione delle procedure di manutenzione e riparazione dei veicoli industriali sta cambiando la realtà del "service". Oggi i camion possono essere monitorati a distanza per tenere sotto controllo gli intervalli manutentivi, accorciare i tempi di diagnosi in caso di guasto e accelerare il reperimento dei ricambi e i tempi di depannaggio. Ciò permette di abbattere i costi totali d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership), dai quali dipende la redditività delle aziende di trasporto. Su questi e altri argomenti, Camion&Servizi ha intervistato Dino Maggioni, President Parts&Service di Fiat Industrial.

C&S: Qual è il ruolo dei ricambi nella riduzione del Total Cost of Ownership (TCO)?

Maggioni: E' una delle voci che aumenta di peso se includiamo il processo totale di approvvigionamento e riparazione. Come visto anche in occasione dell'Autopromotec – il Salone delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico di Bologna – è stata ribadita l'importanza del post-vendita nel ridurre il Total Cost of Ownership (TCO). Il TCO è il parametro cardine per misurare la competitività di un camion nell'ambito di una flotta. E non sono solo i ricambi a entrare in gioco. Sono i tempi e l'intero costo della riparazione che fanno la differenza. Secondo una vecchia classificazione, contavano essenzialmente due fattori: l'impiego di componenti originali oppure no. Da ciò scaturiva una serie di considerazioni sul prezzo dei ricambi stessi, sul loro livello qualitativo, sulla durata e sulla sicurezza su strada. Adesso, invece, il Total Cost of Ownership impone anche parametri aggiuntivi e

meno statici. C'è una valutazione più completa di tutto il processo riparativo, un concetto che è stato ribadito da Iveco a Bologna insieme a Magneti Marelli. E la tecnologia sta cambiando il paradigma della riparazione introducendo degli spazi di recupero di competitività e di riduzione del TCO che vanno ben oltre il puro costo d'acquisto del singolo componente.

C&S: In che modo la tecnologia sta mutando questa realtà?

Maggioni: L'incidenza del puro costo del ricambio è modesta in rapporto ad altre voci degli oneri di gestione, come il carburante. Il cambio di paradigma è legato al monitoraggio on-line dei parametri chiave di funzionamento attraverso sistemi telematici dei veicoli di ultima generazione (o di quelli retrofittati) per consentirne il controllo a distanza. Il monitoraggio in tempo reale è in grado di fornire una serie di dati molto utili per l'assistenza remota, che dispone così d'informazioni sempre aggiornate sulla realtà operativa del veicolo. L'utilizzo ottimale di questa massa dati determinerà ricadute positive sul TCO. Già oggi siamo in grado di effettuare, almeno in nuce, una diagnosi remota. I costi per attivarla sono molto contenuti. Esiste, quindi, la concreta possibilità di estenderla a numerose flotte di veicoli. Seguire a distanza un camion, sapere cosa succede a bordo consente di trasformare l'officina in un box di Formula 1: una volta diagnosticata la causa del malfunzionamento, dovuto ad esempio a un problema al turbo, si attiva l'approvvigionamento dei ricambi necessari e l'officina si predispose per l'immediata sostituzione, riducendo così i tempi di fermo macchina. Ma il monitoraggio dei parametri di un veicolo permette anche operazioni di pro-

A sinistra, Dino Maggioni, President Parts&Service di Fiat Industrial.

Sopra, un intervento manutentivo in officina



gnostica. Il rilevamento di alcuni valori anomali può consentire di richiamare il truck ancor prima che si verifichi il guasto su strada. Tutto ciò apre un ventaglio di possibilità di riduzione dei costi molto più ampia della trattativa serrata sul prezzo d'acquisto del singolo ricambio. In altri termini, l'informazione puntuale impatta positivamente sull'intero processo d'assistenza.

C&S: Quali sono i prerequisiti per mettere in pratica la prognostica? Occorre avere a bordo il sistema Iveconnect?

Maggioni: L'Iveconnect è dotato di un display user-friendly per interfacciarsi senza problemi col driver. Ma, dietro tutto ciò c'è una scatola telematica collegata alla rete di bordo del truck, che trasmette una serie di parametri a una centrale operativa. Esiste, quindi, la possibilità di abbinare una suite di servizi da offrire in vendita a una flotta.

C&S: Come impatta la prognostica sulla rete d'assistenza e sulla distribuzione dei ricambi?

Maggioni: Gli effetti sono e, ancor più saranno, notevoli. Se si riesce a sapere in tempo reale lo stato di salute del camion e la sua posizione è possibile intervenire più efficacemente. Ma ciò presuppone che il territorio sia presidiato da una rete d'assistenza sempre fornita e con le competenze tecniche necessarie per monitorare la flotta che opera nella sua area di riferimento.

C&S: La mole di dati da valutare sarà però molto superiore rispetto al passato..

Maggioni: Certamente. Occorrono perciò algoritmi specifici a disposizione

delle centrali di servizio. Le informazioni, opportunamente filtrate, devono essere fornite al truck e al punto d'assistenza più vicino. Il che crea un link virtuale fra il veicolo e il centro di riparazione. Da un lato, quindi, occorre una rete capillare. Dall'altro, la rete deve assumere un ruolo anticipatorio e pro-attivo, anziché attendere semplicemente il verificarsi di un evento.

C&S: Nel campo della manutenzione, gli americani hanno elaborato il concetto di MTBF (Mean Time Between Failure), cioè di tempo medio fra due guasti successivi: la prognostica, però, va ben oltre..

Maggioni: L'MTBF è un parametro statico, che definisce l'affidabilità, la robustezza e la durata di un componente. Tuttavia, c'è un'altra variabile molto importante: il "mean time to repair", cioè tempo medio di riparazione. Un parametro che valuta la capacità di ridurre il periodo di fermo del veicolo. Con la prognostica anche il "mean time to repair" diminuisce drasticamente.

C&S: La prognostica inciderà anche sulla rotazione degli stock di ricambi?

Maggioni: Un sistema così capillare può fornire un'analisi statistica che permette anche di calibrare gli stock dei magazzini Iveco e di quelli dei dealer. In questo modo, si ottimizza la distribuzione dei ricambi su tutto il territorio.

C&S: Le aziende di trasporto sono pronte a recepire questi nuovi concetti di service?

Maggioni: I vantaggi sono tali per cui diventerà naturale adottarli. Nell'ambito di Fiat Industrial, queste tecnologie hanno già trovato appli-



cazione sulle macchine agricole e su quelle per il movimento terra, con un take rate piuttosto elevato. E il trend interesserà sicuramente anche il mondo truck, dove Iveco si trova in una posizione di forza grazie alla collaborazione con Partner quali Magneti Marelli e Qualcomm.

C&S: *Parts&Service è uno dei Brand di Fiat Industrial partner della FIA nella campagna per la sicurezza stradale. Qual è l'incidenza dei ricambi sulla sicurezza?*

Maggioni: Anche in questo caso, è necessario fare una distinzione. Uno dei costi rilevanti nella realizzazione di un veicolo è quello della validazione, cioè della verifica in condizioni reali del comportamento e dell'interazione dei sistemi e dei componenti. La sua importanza è fondamentale per la sicurezza. La qualità del ricambio originale, sostituito con regolarità da professionisti, consente di mantenere nel tempo il comportamento funzionale del camion. I componenti originali sono gli unici ad aver superato tutti i test sul veicolo Iveco e non solo al banco. Tenendo in considerazione le "lessons learned" e verificando anche a fatica le parti montate nei sistemi a bordo. La stessa cosa non può dirsi tecnicamente per quei ricambi che non sono passati attraverso questo processo lungo proprio perché esaustivo. L'obiettivo della FIA è quello di aumentare il grado di sicurezza degli utenti della strada ed è da noi ampiamente condiviso. Oltre alla qualità originale in senso stretto, quindi, soluzioni come DSE (Driving Style Evaluation), per esempio, vanno in questa direzione, fornendo un controllo puntuale di com'è condotto il veicolo. La telematica di bordo potrà in futuro consentire, inoltre, di far partire in automatico una chiamata d'emergenza. E non tutti sanno che, in caso d'incidente, le conseguenze più gravi per le persone sono legate al non tempestivo intervento dei soccorsi. Anche qui la tecnologia ci aiuta ad aumentare lo spazio delle soluzioni.



ALL'AUTOPROMOTEC DI BOLOGNA DEBUTA L'OFFICINA DEL FUTURO

Iveco ha partecipato alla 25a edizione di Autopromotec - il Salone delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico di Bologna - con uno stand di 350 m², centrato su due temi: le tecnologie installate a bordo dei veicoli per massimizzare performance e sicurezza e abbattere i costi di gestione (TCO), e l'evoluzione del mondo della riparazione verso l'officina del futuro. Una trasformazione, questa, legata all'impiego di supporti tecnologici e telematici, che sfruttano le informazioni fornite dal veicolo per ridurre i tempi e i costi dei processi diagnostici, gestionali e riparativi. Allo stand Iveco erano esposti due veicoli: uno Stralis Hi-Way AS440S48T/P con motorizzazione Euro VI, e un Daily Elettrico in versione furgone. L'Hi-Way, grazie alle sue caratteristiche d'avanguardia e alla tecnologia motoristica HI-eSCR brevettata da FPT Industrial, è in grado di ridurre fino al 4 per cento i costi totali d'esercizio (TCO) nelle missioni a lungo raggio con percorrenze medie di 130mila chilometri l'anno. Il Daily Elettrico, classificato ZEV (Zero Emission Vehicle), è particolarmente adatto ai compiti di trasporto di persone o di merci nelle aree urbane a traffico limitato. E' disponibile nella versione 35S (come furgone o cabinato) con motorizzazione da 30 kW nominali (60 kW di potenza di picco) e nella variante 50C (come furgone o autotelaio con ruote posteriori gemellate). Il 50C monta un motore da 40 kW nominali (80 kW di potenza di picco).



DALL'EUROPA E DAL SUDAMERICA

Il Daily 4x4 è il veicolo soccorso multiruolo degli aeroporti brasiliani. Consegnati 73 Eurocargo a una delle maggiori industrie inglesi di prodotti da forno. Il gruppo logistico belga H-Essers mette in linea 15 Stralis Hi-Way, mentre Deutsche Post DHL adotta 28 Daily Electric a emissioni zero

Questa puntata della rubrica Iveco nel mondo offre una panoramica delle più recenti novità della galassia di Fiat Industrial, provenienti dal Sudamerica e dall'Europa. In Brasile 36 Daily 4x4, attrezzati da un allestire locale, vanno a rafforzare le dotazioni di sicurezza dei principali scali aerei del paese. Nel Regno Unito, Iveco ribadisce la propria posizione di leader di mercato nel segmento dei medi con una maxi-fornitura di Eurocargo alla Allied Bakeries, divisione della Associated British Food. Il nuovo Stralis Hi-Way s'impone all'attenzione del gruppo logistico fiammingo H-Essers, che riceve 15 trattori ribassati. Infine, Deutsche Post DHL che, nell'ambito della propria strategia go-green, si affida a 28 Daily Electric (13 erano già operativi da qualche anno) per ridurre le emissioni di anidride carbonica nelle principali aree urbane della Germania.

BRASILE: 36 DAILY 55S17W PER I SERVIZI AEROPORTUALI D'EMERGENZA

Saranno utilizzati per gli interventi d'emergenza nei principali scali aerei del Brasile i 36 Daily 55S17W a trazione integrale, acquistati dall'allestire locale Triel-HT. La società carioca, che ha sede a Erechim (Rio Grande do Sul) è specializzata nell'allestimento di mezzi di soccorso.

Ha completato i Daily 4x4 con una furgonatura multiuso, adatta a contenere varie tipologie di attrezzature, dai compressori alle cesoie per lamiera.

I 55S17W, che montano un motore FPT Industrial Euro 5 da 170 Cv abbinato a un cambio a 24 rapporti, serviranno per adeguare i principali aeroporti brasiliani agli standard di sicurezza previsti dall'organizzazione internazionale NFPA – National Fire Protection Association.

REGNO UNITO: 73 EUROCARGO PER LA FLOTTA DELLA ALLIED BAKERIES

Dati i tempi, la commessa è una di quelle maxi: 73 Eurocargos 140E18P di 14 tonnellate di massa totale a terra, acquisiti dalla Allied Bakeries, una delle maggiori aziende di prodotti da forno d'Inghilterra.

I veicoli, tutti dotati di cambio automatizzato Eurotronic, sono equipaggiati con una furgonatura aerodinamica che permette di ridurre i consumi di gasolio.

Gli Eurocargos, ciascuno dei quali può trasportare 540 contenitori di prodotti di panetteria, verranno impiegati in missioni di distribuzione multi-drop, con percorrenze medie annue di circa 65 mila chilometri. La Allied Bakeries utilizzerà in modo intensivo – cioè, sette giorni su sette – i nuovi Eurocargos in forza alla propria flotta.

BELGIO: H-ESSERS SCEGLIE GLI STRALIS HI-WAY

Il gruppo logistico fiammingo H-Essers, basato a Genk, ha recentemente messo in servizio 15 trattori ribassati Stralis Hi-Way AS440S46T/FP-LT, dotati di sospensioni pneumatiche integrali.

Tutti i veicoli sono equipaggiati con il motore FPT Industrial Cursor 10 da 460 Cv conforme alla normativa antinquinamento EEV.

Il gruppo H-Essers, presente in 11 paesi europei con 32 filiali e 3.700 addetti, può contare su una flotta di 1.200 trattori e di 2.300 semirimorchi. Il fatturato del 2012 ha toccato i 393 milioni di euro.

GERMANIA: 28 DAILY ELECTRIC PER DEUTSCHE POST DHL

Nell'ambito della propria strategia go-green di riduzione delle emissioni di anidride carbonica, Deutsche Post DHL ha acquisito 28 Daily Electric 50C (13 veicoli dello stesso tipo erano già operativi da oltre tre anni in Germania) di 5 tonnellate di massa totale a terra, da utilizzare per le consegne espresse e la logistica nelle città tedesche. L'obiettivo è quello di abbattere di 500 tonnellate l'anno le quantità di CO₂ emesse dal parco veicoli.

Il motore elettrico da 80 kW è alimentato da batterie Zebra, che funzionano a temperatura elevata. In fase di rallentamento, il motore elettrico agisce da generatore inviando energia alle batterie (frenata rigenerativa). La velocità massima del Daily Electric è di 70 chilometri l'ora, mentre l'autonomia è di circa 100 km.





Al Fiat Industrial Village di Torino un convegno sulla qualità dell'aria promosso dai brand di Fiat Industrial nell'ambito delle iniziative previste per il 2013 dichiarato anno dell'Aria dalla Commissione europea

Sara Buosi

INSIEME PER L'ARIA PULITA



La sostenibilità ambientale è uno dei core value dei brand di Fiat Industrial. Un concetto ribadito al workshop sulla qualità dell'aria "Imagin'Air - scopri come rispettare l'aria che respiri" -, promosso da Case IH Agriculture, Case Construction Equipment, New Holland Agriculture, New Holland Construction, Iveco e FPT Industrial al Fiat Industrial Village di Torino. L'evento organizzato dai brand di Fiat Industrial, patrocinato dalla Commissione Europea e selezionato come manifestazione satellite di Green Week 2013, la più grande conferenza europea sulla politica ambientale svoltasi lo scorso giugno a Bruxelles, ha voluto promuovere il dibattito sulla conoscenza e sul rispetto della qualità

dell'aria, proprio nell'anno dedicato a questo tema. Durante il workshop sono intervenuti i rappresentanti delle istituzioni cittadine, personalità del mondo accademico e manager di Fiat Industrial. Molte le tematiche affrontate: dalle azioni a sostegno della qualità dell'aria nei settori agricolo e automotive, alle prospettive per il futuro della mobilità sostenibile, con particolare riguardo al ruolo dei veicoli pesanti nell'utilizzo dell'energia e della qualità dell'aria. Al workshop hanno partecipato studenti del Politecnico e dell'Università di Torino e dell'Università commerciale Luigi Bocconi, grazie alla collaborazione con le associazioni studentesche Best - Board of European Students of Technology e Prime Italy - Associazione europea di studenti di Comunicazione e Relazioni Pubbliche. Il gior-

no precedente al workshop del FIV, in collaborazione con il Museo A come Ambiente, 850 studenti delle scuole elementari, medie e superiori di Torino e provincia si sono messi alla prova con attività didattiche ed educative sul tema della qualità dell'aria: dai laboratori di manualità creativa con materiali poveri e imballaggi per ideare oggetti eco-compatibili agli exhibit interattivi-multimediali sulla qualità dell'aria che respiriamo, fino ai giochi da strada e ai laboratori scientifici.

COME I BRAND DI FIAT INDUSTRIAL DIFENDONO L'AMBIENTE

Rispettare l'ambiente per conservarlo intatto per le generazioni future è uno dei principali commitment dei brand di Fiat Industrial. Attraverso la strategia Clean Energy Leader, lanciata nel 2006, New Holland Agriculture promuove i combustibili rinnovabili, i sistemi per la riduzione delle emissioni inquinanti e le tecnologie più avanzate per un'agricoltura sostenibile ed efficiente. La strategia oggi si concentra, oltre che sul biodiesel, anche su altre fonti di energia "coltivabili", come l'etanolo, il metano, le miscele di metano/idrogeno e le biomasse, per le quali New Holland offre una gamma completa di macchine e attrezzature per la coltivazione, la raccolta e la lavorazione. Grazie al progetto NH2, il primo e unico trattore al mondo alimentato a idrogeno a emissioni zero che è parte integrante del concetto d'azienda agricola energeticamente indipendente, New Holland ha fatto un ulteriore passo in avanti verso un futuro più sostenibile. Con 18 macchine da raccolta e 33 modelli di trattore, New Holland è oggi il marchio con la più ampia offerta di prodotti con motori conformi alla normativa Tier 4, capaci di abbattere i consumi fino al 10% e di ridurre le emissioni di ossidi d'azoto (NOx) di oltre il 90%. La gamma delle vendemmiatrici e trattori speciali di New Holland consente di ridurre del 40% nei vigneti - e del 10% per ogni singola bottiglia di vino - le emissioni di anidride carbonica. Attraverso le sue seminatrici pneumatiche, in grado di operare su terreni non arati, New Holland promuove lo sviluppo dell'agricoltura conservativa, che punta a salvaguardare la strut-

tura e la fertilità del suolo. La strategia Clean Energy Leader mette dunque a disposizione degli agricoltori le tecnologie, i sistemi e le pratiche agricole del futuro. Un futuro che, anche in agricoltura, dovrà necessariamente essere improntato alla sostenibilità nel tempo. Iveco, da sempre attenta al rispetto per l'ambiente, è da anni impegnata nella ricerca di soluzioni per la mobilità sostenibile, attraverso la realizzazione di veicoli che utilizzano diverse tipologie di trazioni alternative: il metano, l'elettrico puro o l'ibrido, secondo le singole esigenze di trasporto. Un impegno che si concretizza nel ruolo di leader europeo nel settore dei veicoli alimentati a gas naturale compresso. La casa italiana offre, infatti, una gamma completa di veicoli CNG (Compressed Natural Gas): dalle 3.5 tonnellate del Daily Natural Power alle 16 tonnellate dell'Eurocargo, fino alle 40 tonnellate di peso complessivo dello Stralis CNG. FPT Industrial, leader di mercato nella tecnologia e nella produzione di motopropulsori per applicazioni on e off-road, continua una tradizione d'innovazione che risale al 1903. Tutto ciò, non solo grazie allo sviluppo di un'ampia gamma di motori a metano, ma soprattutto attraverso il brevetto (e la produzione in serie) del nuovo sistema di riduzione delle emissioni High Efficiency SCR (HI-eSCR). Sviluppato ancor prima dell'introduzione delle normative Euro VI e Tier 4 Final del 2014, questa esclusiva tecnologia è l'ultima evoluzione della Selective Catalytic Reduction (SCR), già utilizzata su oltre 350.000 motori di FPT Industrial. Grazie all'applicazione dell'innovativo sistema di post-trattamento dei gas di scarico, è possibile ottenere un abbattimento delle emissioni di ossidi di azoto superiore al 95 per cento.

A sinistra e sotto, due fasi del workshop *Imagin' Air*, tenutosi al Fiat Industrial Village (FIV) di Torino





prodotto IVECO BUS URBANWAY



LA "LOUNGE" PER VIAGGIARE IN CITTÀ

Il nuovo urbano di Iveco Bus protagonista dell'ultima edizione dell'UITP di Ginevra. Vasta la scelta delle catene cinematiche, con motori a gasolio Tector 7 o Cursor 9 Euro VI, propulsori CNG Euro VI o trazioni ibride Diesel-elettriche

Emanuela De Vita



GUARDA
IL VIDEO

All'ultima edizione dell'UITP World Congress & Mobility and City Transport Exhibition di Ginevra il ruolo di protagonista è toccato al nuovo urbano Urbanway di Iveco Bus. Un ruolo più che meritato, per almeno quattro motivi: gli elevati contenuti tecnologici, il design, l'ampio ventaglio di configurazioni disponibili e l'attenzione alle esigenze dei passeggeri e del conducente. L'Urbanway è il primo dei veicoli del nuovo marchio Iveco Bus con motorizzazioni ultrapulite, conformi alla futura normativa Euro VI. Il nuovo modello condivide i suoi punti di forza con il Crossway, progettato per operare in contesti suburbani e interurbani. Con il Crossway ha in comune l'efficienza, grazie alla possibilità di utilizzare le stesse catene cinematiche, il contenuto costo d'esercizio – LCC, Life Cycle Cost – e la costante attenzione alle esigenze degli utilizzatori.

DIESEL, CNG E IBRIDI DIESEL ELETTRICI

Fra i contenuti tecnologici dell'Urbanway un posto di primo piano spetta alla catena cinematica, per la quale sono previste motorizzazioni diesel Euro VI, propulsori a gas naturale compresso CNG (sempre conformi alla normativa antinquinamento Euro VI), nonché soluzioni ibride diesel-elettriche con disposizione in serie del motore termico e dell'unità elettrica. Nel campo dei propulsori tradizionali alimentati a gasolio, Iveco Bus propone il Tector 7 di 6,7 litri di cilindrata da 286 Cv (e 1.000 Newtonmetro di coppia di picco) sui modelli di 10,5 metri di lunghezza. Per gli Urbanway di 12 metri sono, invece, previsti il Tector 7 da 286 Cv, oltre all'FPT Industrial Cursor 9 (di 8,7 litri), con tarature di 310 Cv e 360 Cv. Infine, gli autosnodati da 18 metri: possono essere equipaggiati con il Cursor 9 da 360 Cv o 400 Cv, con coppie rispettivamente di 1.650 e 1.700 Newtonmetro. Il Tector 7, montato longitudinalmente, senza rinvio ad angolo dell'albero di trasmissione, offre il vantaggio della leggerezza. Il Cursor 9 è, invece, collocato trasversalmente nello sbalzo posteriore del veicolo. Tutte le motorizzazioni diesel Euro VI utilizzano l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR, brevettata da FPT Industrial. Questa soluzione si basa unicamente sull'utilizzo di un catalizzatore Scr con immissione di urea nel gas di scarico per l'abbattimento degli ossidi d'azoto. Non è quindi necessario il dispositivo di parziale ricircolo dei gas di scarico (EGR) in camera di combustione. Ciò si traduce in un peso ridotto e in un'elevata compattezza dei sistemi di post-trattamento e del circuito di raffreddamento del motore. Per il quale non sono necessari radiatori di dimensioni maggiorate rispetto al passato, che sottrarrebbero spazio ai passeggeri trasportati. A valle del Tector 7 e del Cursor 9 sono previsti, in sequenza, un catalizzatore



Nella pagina a fianco, un tre quarti anteriore dell'Iveco Bus Urbanway Euro VI.

Dall'alto in basso, il vano motore, gli interni e il posto guida





UN NUOVO BRAND E TANTE ALTRE NOVITÀ

Iveco Bus ha esordito alla 60a edizione dell'UITP World Congress & Mobility and City Transport Exhibition di Ginevra (Svizzera) con tre importanti novità: un nuovo nome, un autobus urbano di nuova concezione – l'Urbanway – e tanti servizi e soluzioni innovative. L'esposizione, organizzata dall'UITP - International Association of Public Transportation, una rete internazionale per le autorità e gli operatori del trasporto pubblico - è centrata sulle tematiche della mobilità urbana. Iveco Bus, il brand di Iveco dedicato al trasporto persone, sostituisce il marchio Iveco Irisbus, confermando l'impegno dell'azienda in questo comparto. Il cambiamento segna l'inizio di una nuova fase per le attività di Iveco nel settore degli autobus, con un obiettivo di crescita a livello globale. Si tratta dell'ultimo passo di un lungo processo di consolidamento, che ha radici profonde nella storia della società ed è il risultato di oltre un secolo d'esperienza. Iveco Bus si fonda, infatti, su una prestigiosa eredità europea, che ha permesso all'azienda di diventare uno dei protagonisti del trasporto passeggeri nella UE. Il nuovo brand Iveco Bus rafforza l'identificazione di questo business con le altre attività internazionali della società, favorendo lo sviluppo e la riconoscibilità dei prodotti della gamma bus, soprattutto in quei mercati in cui Iveco ha già un'importante presenza consolidata, come il Sudamerica e la Cina. Sostenibilità, tecnologia e riduzione del costo totale di esercizio sono i punti di forza di Iveco Bus, in totale coerenza con il resto della gamma di prodotto Iveco.



ossidante (DOC), un filtro antiparticolato (DPF) a rigenerazione passiva (per tenere bassi i consumi di gasolio), un sistema di nebulizzazione dell'urea, un catalizzatore selettivo SCR e un ultimo catalizzatore per eliminare gli eventuali eccessi d'ammoniacca. Nel campo dei combustibili alternativi, Iveco Bus offre sull'Urbanway il Cursor 8 CNG a gas naturale compresso, certificato Euro VI, che offre agli operatori la possibilità di ampliare la flotta degli autobus a metano, utilizzando la stessa tecnologia (basata sull'iniezione sequenziale fasata del gas naturale compresso) dei motori Euro V / EEV. Infine, i modelli ibrido-serie. Per i quali è previsto un propulsore Diesel collegato, in serie (cioè senza nessuna connessione meccanica), con un motore elettrico che fornisce la coppia di trazione alle ruote. Il lancio da fermo dell'Urbanway avviene in solo elettrico, mentre il Diesel interviene solo al di sopra di una velocità prestabilita. La soluzione ibrida Diesel-elettrica permette di ridurre i consumi di gasolio e, quindi, di abbattere le emissioni di CO₂, il gas ritenuto il principale responsabile del cosiddetto effetto serra.



UN NUOVO SGUARDO SULLA CITTÀ

Il design dell'Urbanway coniuga un elevato contenuto tecnologico con la necessità di facilitare e di allungare gli intervalli delle operazioni di manutenzione quotidiane. Vanno in questa direzione le luci a Led (di direzione, d'ingombro, diurne e laterali), che abbattano i consumi d'elettricità e riducono la frequenza e il costo degli interventi manutentivi. Lo stesso concetto è stato applicato ai pannelli della scocca e ai paraurti anteriore e posteriore in tre sezioni, facilmente smontabili e sostituibili in caso di danneggiamento. Anche l'accessibilità al vano motore è stata semplificata, grazie all'adozione di sportelli ad apertura rapida. Il posto guida dell'Urbanway, interamente ripensato e ridisegnato, risponde agli standard EBSF – European Bus System of the Future. La posizione di guida rialzata offre al conducente un'elevata visibilità antero-laterale.

Il comfort climatico è garantito da sei bocchette, che l'autista può regolare agendo sul pannello di controllo. Alcune canalizzazioni d'aria dedicate permettono il rapido disappannamento del parabrezza e del finestrino laterale. Il conducente ha anche a disposizione numerosi vani portaoggetti. Sono situati in corrispondenza dello sportello (c'è un vano per riporre una borsa da viaggio), al di sotto del cruscotto (sul lato sinistro) e nella sezione superiore del veicolo, verso il padiglione. Particolare attenzione è stata dedicata alla sicurezza del conducente, garantita da una paratia munita serratura elettromagnetica, configurabile secondo diversi livelli di protezione. In quest'ottica, sono anche disponibili protezioni vetrate o porte anti-aggressione. Ai passeggeri, l'Urbanway propone un ambiente accogliente, con sedili ergonomici, un padiglione incrementato nell'altezza interna ed elevato comfort climatico. La riprogettazione dell'impianto di climatizzazione ha permesso,

VISITA DEL PRIMO MINISTRO FRANCESE AGLI IMPIANTI DI IVECO BUS DI ANNONAY

Il Primo ministro francese Jean-Marc Ayrault ha recentemente visitato lo stabilimento di Iveco Bus ad Annonay, nel dipartimento dell'Ardèche. Jean-Marc Ayrault era accompagnato dai titolari dei ministeri del Risanamento economico, Arnaud Montebourg, e del Lavoro Michel Sapin. La visita è stata l'occasione per ribadire la strategia di Iveco Bus volta a valorizzare il know-how del sito produttivo e a migliorarne il livello qualitativo per accrescerne la competitività. Un indirizzo testimoniato anche dall'assegnazione del marchio "Origine France Garantie" per le attività industriali del sito produttivo di Annonay, che ha risposto ai requisiti richiesti. Oltre ad essere realizzati nello stabilimento francese gli autobus di Iveco Bus prodotti ad Annonay hanno un prezzo unitario il cui valore è per oltre il 50 per cento di origine francese. La visita si è conclusa con la presentazione del nuovo Urbanway, l'autobus urbano di Iveco Bus capostipite di una nuova generazione di veicoli con motorizzazione Euro VI.



infatti, di incrementare del 50 per cento il flusso d'aria canalizzato verso il vano passeggeri. Curata anche l'illuminazione interna, basata su una doppia fila di luci Led per tutta la lunghezza del veicolo. Sono, inoltre, possibili numerose personalizzazioni con illuminazione ambiente diretta mediante pannelli continui, con spot in alluminio integrati sopra i supporti delle colonne o, ancora, con il padiglione centrale retro-illuminato per creare un effetto luce diffusa. L'Urbanway è anche un modello di accessibilità per i passeggeri.

Lo testimoniano le numerose configurazioni di porte – 2, 3 o 4, rototraslanti o scorrevoli all'esterno – disponibili sui veicoli di 10,5 metri, 12 metri e 18 metri di lunghezza. Sulla versione da 12 metri con tre porte, quella centrale è stata spostata di 75 centimetri verso la sezione di coda del veicolo per offrire più spazio interno (rispetto ai bus con motorizzazioni Euro V) e favorire il flusso dei passeggeri diretti alla zona posteriore.





IN DIECI TAPPE L'HI-WAY EURO VI

Una gamma pesante totalmente nuova, motorizzazioni Euro VI Hi-eSCR senza ricircolo dei gas di scarico e molti altri contenuti tecnologici illustrati ai trasportatori durante una serie d'incontri in dieci località italiane



Dieci tappe su e giù per la Penisola – da Pollenzo (Cuneo) a Firenze, passando per Milano, Treviso, Ancona, Bari, Catania, Napoli e Roma - e quasi 650 aziende di autotrasporto coinvolte. Sono queste

le cifre salienti degli incontri Tech Lab, promossi da Iveco per illustrare ai clienti consolidati e ai potenziali acquirenti le innovative soluzioni messe a punto per la nuova gamma pesante Stralis Euro VI. Il nome stesso dell'iniziativa - Tech Lab – indica il carattere tecnico-divulgativo degli incontri con i trasportatori cui hanno partecipato, fra gli altri, Giuseppe Pesce, responsabile vendite Iveco mercato Italia, Franco Zorzetto, product manager di Iveco e Marcello Bassi, responsabile flotte per la casa italiana. A moderare i dibattiti e a stimolare la curiosità e le domande dei partecipanti c'era il giornalista Giuseppe Guzzardi, direttore del mensile Vie&Trasporti. Perché tanta attenzione all'Euro VI? Per almeno tre buoni motivi. Il primo è che passaggio dall'attuale normativa antinquinamento Euro V alla successiva, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2014, non si esaurisce in un'ulteriore riduzione degli inquinanti voluta dalla Ue. C'è molto di più. C'è, per Iveco, una tecnologia motoristica innovativa che va spiegata a chi la utilizzerà su strada – è questa la seconda motivazione degli incontri – e, infine, un'offerta di prodotto, lo Stralis Hi-Way, con un ampio ventaglio di contenuti tecnologici che spazia dalla cabina completamente ridisegnata al sistema telematico Iveconnect. Tutti questi elementi permettono di ridurre in modo sostanziale i costi di gestione dei veicoli – il cosiddetto TCO, Total Cost of Ownership – dai quali dipende la salute dei bilanci delle aziende di trasporto.

RICIRCOLO DEI GAS? NO, GRAZIE

La tecnologia motoristica sviluppata e brevettata da FPT Industrial per la gamma Stralis Euro VI è unica nel suo genere. Le scelte di fondo sono state quelle dell'efficienza, per avere consumi in linea con le motorizzazioni Euro V, e della semplicità costruttiva. Il sistema Hi-eSCR, che utilizza un catalizzatore SCR con nebulizzazione di urea nei gas di scarico, fa a meno del parziale ricircolo dei gas in camera di combustione (EGR), il che comporta numerosi vantaggi sul piano pratico. A partire dalle dimensioni dell'impianto di raffreddamento del motore, che rimangono invariate rispetto all'Euro V, dalla rigenerazione solo passiva – quindi senza consumi aggiuntivi di gasolio - del filtro antiparticolato (DPF) posto a valle del motore, fino agli intervalli di manutenzione, anch'essi allineati con quelli dei modelli Euro V. Tutti temi che hanno suscitato grande interesse fra le aziende di trasporto. Così come gli aspetti legati alla guida economica, grazie al dispositivo



Ecoswitch e al software Ecofleet, montati di serie su tutta la gamma dei cabinati e dei trattori Stralis Euro VI. L'Ecoswitch abilita la riduzione a 85 km/ora della velocità di settaggio del limitatore, attiva una seconda logica di cambio marcia dell'automatizzato Eurotronic e ottimizza la coppia del motore. Il software Ecofleet, rivolto soprattutto alle grandi flotte con un'elevata rotazione dei conducenti, inibisce il funzionamento in sequenziale dell'Eurotronic. Infine, la telematica del sistema Iveconnect e dei servizi a valore aggiunto, come Iveconnect Fleet, che Iveco propone in partnership con lo specialista Qualcomm. L'Iveconnect, la cui interfaccia con il conducente è uno schermo tattile da 7 pollici, è anche in grado, attraverso la funzione DSE – Driving style Evaluation – di valutare lo stile di guida del conducente attraverso numerosi parametri; da non sottovalutare l'importanza di questo strumento per ottenere vantaggi concreti sul risparmio di carburante. I consigli sulle manovre 'giuste' arrivano all'autista in tempo reale mediante messaggi pop up, mentre alla fine del percorso la valutazione è espressa da un punteggio a stelle. I risultati dell'utilizzo del DSE, come ha sottolineato Franco Zorzetto durante tutti gli incontri del Tech Lab, possono essere davvero sorprendenti, con risparmi di gasolio fino al 10-12 per cento.

A sinistra, lo Stralis Hi-Way Euro VI, esposto in tutti gli incontri del ciclo Iveco Tech Lab. In alto, Franco Zorzetto, Product manager di Iveco. Sopra, un workshop sul cambio automatizzato Astronic di ZF

MENO PESO, PIÙ GASOLIO

Provato su strada il trattore alleggerito Stralis Superlight AD440S46T/P SL con motore FPT Cursor 10 da 460 Cv EEV, pensato per la movimentazione dei prodotti petroliferi e per le missioni che richiedono di massimizzare il carico utile. Gli interventi per ridurre al minimo la tara

Giorgio Garrone



Nella movimentazione dei prodotti petroliferi la tara del veicolo fa la differenza.

Ogni chilo in meno significa, infatti, più gasolio o benzina trasportati e, quindi, maggiore redditività. Un concetto recepito appieno dall'Iveco Stralis Superlight AD440S46T/P SL, che Camion&Servizi ha testato in anteprima sulle strade del veronese. Il trattore in prova adotta la cabina Hi-Road, profonda a tetto rialzato, che si colloca appena al di sotto dell'abitacolo top di gamma Hi-Way, studiato per le lunghe percorrenze. Al centro della plancia, simmetrica rispetto all'asse longitudinale del veicolo, si trova il display touchscreen del sistema telematico Iveconnect. Come sui trattori non alleggeriti della serie Stralis, i tre pulsanti d'azionamento del cambio automatizzato Eurotronic 2 a 12 rapporti sono collocati in posizione sovrapposta (facilmente raggiungibile dal posto guida) a destra del cluster strumenti. Quest'ultimo prevede un ampio display centrale a colori, attorniato dai tradizionali indicatori analogici (tachimetro e contagiri). A destra del piantone dello sterzo si trova la leva multifunzione per l'azionamento del freno motore a decompressione che, con una guida predittiva, permette di non utilizzare l'impianto frenante di servizio nella maggior parte (anche 70-80% e oltre) delle situazioni standard di traffico. L'efficacia del freno motore potenziato di tipo J-brake è incrementata dal turbo a geometria variabile (VGT), che riempie d'aria i cilindri in fase di rallentamento, quando viene tagliata la mandata del gasolio. Il motore FPT Industrial Cursor 10 di 10,3 litri di cilindrata in versione EEV (ancor più restrittiva, dal punto di vista delle emissioni, dell'attuale normativa antinquinamento Euro V) tarato a 460 Cv dimostra, in fase di spunto, anche di più dei 2.100 Newtonmetro di cui è accreditato sulla scheda tecnica. Sfoggia una coppia esuberante, disponibile in un ampio regime di rotazione, che si estende da 1.050 a 1.550 giri/minuto. L'automatizzato Eurotronic 2 conferma le caratteristiche di funzionamento già apprez-



zate sugli altri modelli della gamma Stralis, con passaggi di rapporto fluidi, veloci e quasi impercettibili da parte del conducente. Alla guida del Superlight si apprezzano le tante funzionalità del sistema telematico Iveconnect. A cominciare dal Driving Style Evaluation (DSE), che permette di valutare il comportamento del conducente in funzione del risparmio di carburante. In particolare, vengono presi in esame dal computer di bordo l'approccio e la frequenza delle fermate (cioè, le modalità di utilizzo dei dispositivi di frenatura ausiliari, come il freno motore a decompressione), le accelerazioni e le decelerazioni, nonché lo sfruttamento dell'inerzia accumulata dal veicolo. L'Ecostralis Superlight testato da Camion&Servizi monta di serie il dispositivo Ecoswitch per la riduzione dei consumi di gasolio. Se inserito, mediante una speciale chiavetta, abilita la riduzione da 90 a 85 km/ora del limitatore di velocità e attiva una seconda logica di cambiata dell'automatizzato Eurotronic 2. Il tutto è completato da una ottimizzazione (riduzione del 10-15%) della coppia del motore, in funzione del peso complessivo istantaneo dell'autoarticolato. I vantaggi? Un abbattimento medio dei consumi compreso fra il 3 e il 5 per cento senza, però, penalizzare le prestazioni su strada.

A sinistra, lo Stralis Superlight con la cisterna Acerbi, durante la prova su strada di Camion&Servizi. Sopra, una tappa simulata a una stazione di rifornimento



La vista di tre quarti posteriore dello Stralis Superlight, permette di apprezzare alcune delle soluzioni tecniche adottate per ridurre la tara. Sotto, una panoramica del posto guida



LO SPECIALISTA IN CISTERNE

La Acerbi Veicoli Industriali, che ha costruito la cisterna per carburanti agganciata allo Stralis Superlight, ha iniziato la propria attività nel 1962. Da allora si è specializzata nella realizzazione di veicoli cisternati per il trasporto di carburanti e di gas. Nel 1970 è stata la prima azienda italiana a proporre sul mercato un semirimorchio autoportante, nella versione in alluminio per benzine e gasoli e nella variante in acciaio per la movimentazione dei combustibili gassosi. Dal 1985 la Acerbi Veicoli Industriali costruisce anche semirimorchi ribaltabili in lega leggera.

UN'OFFERTA MOLTO AMPIA

L'offerta di prodotto Stralis Superlight comprende veicoli con cabine Hi-Road o Hi-Street, dotati di motorizzazioni FPT Industrial Cursor 8 o Cursor 10 EEV, con tarature di 360 Cv, 420 Cv o 460 Cv. Il Superlight monta di serie il cambio automatizzato Eurotronic 2 a 12 rapporti, il dispositivo di controllo della dinamica di marcia (Esp) e quello per la verifica in tempo reale della pressione di gonfiaggio dei pneumatici (TPSM). Tutto ciò è integrato dal sistema per la misurazione dei carichi assiali e dal freno di stazionamento con azione sull'assale anteriore. Gli interventi di alleggerimento apportati al Superlight hanno permesso di ridurre la tara di circa 860 chili, rispetto a un trattore standard della stessa categoria appartenente alla gamma Stralis. I maggiori contributi al contenimento del peso vengono dai cerchi in lega leggera (-102 chili rispetto ai componenti in acciaio), dalla ralla in alluminio senza piastra (-80 chili), dai pneumatici 315/70 R 22.5 al posto dei tradizionali 315/80 R 22.5 (-60 chili), dal serbatoio di AdBlue da 40 litri anziché da 55 litri (-48 chili) e dal pacco batterie da 170 Ampere ora al posto di 220 Ampere ora (-30 chili). Anche i particolari fanno la differenza, come dimostra l'assenza dell'aletta parasole sul veicolo in prova, che fa risparmiare 10 chili, e il taglio dello sbalzo posteriore (-12 chili).

GLI STRALIS DA SOGNO DEL TEAM URAGANO

Come un'azienda di Villa di Tirano (Sondrio) ha personalizzato due Iveco Stralis 560 per farsi riconoscere sulle strade della Valtellina e d'Italia



Debbuta, in questo numero di *Camion&Servizi*, una nuova rubrica: *Camion mio*. E' dedicata a tutti i trasportatori, titolari d'azienda o driver, che hanno voluto personalizzare i propri Iveco, trasformandoli in truck unici al mondo. Chi ha fatto questa scelta ha lasciato da parte le pure ragioni economiche, privilegiando la passione per il mestiere, l'orgoglio di essere camionista, la voglia di farsi notare e riconoscere, su strada e nei raduni, dai colleghi, dagli amici o, più semplicemente, dai fans. La prima puntata di *Camion mio* è dedicata a un'azienda di Villa di Tirano (Sondrio) – la Autotrasporti Biancotti Fabiano

– che ha personalizzato due Iveco Stralis 560 della propria flotta. La Biancotti, fondata nel 1982 da Flavio Biancotti, padre dell'attuale titolare Fabiano – è cresciuta negli anni ampliando il parco mezzi, costituito adesso da otto camion, diversificando i settori di business – dalla movimentazione delle acque minerali, ai container, al trasporto dei prodotti petroliferi – e aumentando raggio d'azione dei veicoli, che si estende a tutto in nord d'Italia e oltre. Con l'espansione dell'azienda è arrivata la passione per i truck superaccessoriati. L'entusiasmo per i camion unici, fuori dal comune, l'ha portato Fabiano Biancotti, ma è condiviso anche dal fratello Riccardo e dagli autisti, fra cui Nicola Fazzina, che guida lo Stralis 560 battezzato "Perla

nera" e che è stato anche uno degli ideatori della personalizzazione. Al volante del secondo Stralis 560, che si chiama "Angel and Devil" poiché ripropone sulle fiancate l'eterno tema della donna angelo di giorno e diavolo tentatore di notte, c'è invece Riccardo Biancotti. Tutti e due i veicoli portano sulle minigonne la stessa scritta: "Team Uragano". Perché? "Uragano – spiega Riccardo Biancotti – è il soprannome che nostra madre ha dato a mio fratello, perché da piccolo era un vero e proprio terremoto e rompeva ogni cosa. Poi, anche da grande, il nomignolo gli è rimasto". Il "Perla Nera" è il più accessoriatato dei due Stralis 560, per due ragioni: perché la cura di bellezza è stata fatta in più fasi, traendo ispirazione dagli altri truck visti sulla strada e, soprattutto, perché non si sentivano ancora gli effetti della crisi economica, che ha tagliato i guadagni delle aziende di trasporto facendo fare una cura dimagrante al budget per le decorazioni e gli optional. "Volevamo un camion che si facesse notare – spiega Nicola Fazzina – per cui abbiamo puntato soprattutto su due elementi decorativi. Le finiture a specchio in acciaio o in lega leggera e le luci a led. Le prime interessano i cerchi ruota, la mascherina frontale, i gusci degli specchietti retrovisori, i profili delle minigonne, i fender laterali che portano il logo Iveco, gli involucri dei gruppi ottici posteriori e il rivestimento del telaio. Le luci a led sono un po' dappertutto: dalla calandra ai passaruote, fino alla sezione d'estremità del telaio, ai contorni della cabina e delle superfici aerodinamiche laterali. Per non parlare dei fari collocati sullo spoiler superiore, che ripropongono le lettere – Niky – del nome in codice del baracchino". Lo Stralis 560 "Angel and Devil" riprende alcuni temi del "Perla nera", ma con meno acciaio a specchio per via del budget ridotto. "La personalizzazione dello Stralis Angel and Devil –

spiega Riccardo Biancotti – ha richiesto in tutto circa una settimana. L'abbiamo fatta, come per la Perla Nera, ascoltando i consigli degli esperti della concessionaria Iveco ATL di Lecco per la scelta degli accessori, come gli interni in radica e i copripredelli coordinati. Ci siamo, invece, appoggiati per l'impiantistica all'officina Iveco Val. Carri di San Giacomo di Teglio (Sondrio), che ha curato l'installazione delle luci a led". Entrambi gli Stralis del "Team Uragano" partecipano regolarmente ai raduni locali di truck, che in Valtellina si svolgono a Caiolo o a Chiuro (Sondrio), secondo gli anni.



A fianco, lo Stralis 560 Angel and Devil del Team Uragano.

In alto, un particolare della personalizzazione



protagonisti <SAVDA



Consegnati alla Società Autoservizi Valle d'Aosta due Granturismo Iveco Bus Magelys Pro da 12,2 metri con motorizzazione FPT Industrial Cursor 10 da 450 Cv per i servizi di linea e turistici a medio e lungo raggio

SAVDA

LA VALLÉE VISTA DAI MAGELYS

Il parco veicoli della SAVDA – la Società Autoservizi Valle d'Aosta – si è arricchito di due nuovi autobus. Si tratta di due Granturismo Iveco Bus Magelys Pro di 12,2 metri di lunghezza, dotati di motorizzazione FPT Industrial Cursor 10 da 450 Cv e 2.100 Newton metro di coppia. Il propulsore è abbinato al cambio robotizzato ZF Astronic a 12 rapporti. I due Magelys Pro, personalizzati con la livrea esterna nei colori blu e verde della società valdostana, vengono utilizzati per i servizi di linea fra Aosta e Milano, per il trasporto turistico a breve e a lungo raggio e, d'inverno, per il trasferimento degli sciatori dagli aeroporti del Piemonte o della Lombardia verso le piste della Valle d'Aosta.

La Società Autoservizi Valle d'Aosta, nasce nel 1947, nell'ambito della ristrutturazione del sistema di trasporto del gruppo Fiat. Inizia la sua attività nella zona di Chatillon - Saint-Vincent con l'acquisizione di alcune piccole aziende locali.

Nel 1962 si fonde con la Tosco e assume così la configurazione attuale, estendendo i suoi servizi all'intero bacino valdostano. Con un parco mezzi di 120 autobus, 150 dipendenti e un fatturato di oltre 12 milioni di euro, la SAVDA gestisce il 50 per cento circa del trasporto locale della Vallée, effettua collegamenti di linea fra Aosta e Milano, con Chamonix in Francia, con Martigny in Svizzera e propone servizi diversificati di noleggio con conducente.

“La scelta dei Magelys Pro di Iveco Bus – spiega Giuseppe Bordon, Presidente della SAVDA – è stata determinata, oltre

che dal rapporto consolidato con la casa costruttrice, dal fatto che si tratta di un veicolo di nuova generazione, molto razionale, con un ottimo rapporto qualità prezzo e sul quale abbiamo avuto responsi positivi dai nostri conducenti che lo hanno avuto in prova prima dell'acquisto. Dal punto di vista tecnico, è stata scelta la motorizzazione più prestazionale, abbinata al cambio robotizzato a 12 marce, in cui crediamo molto. Non abbiamo esagerato con le personalizzazioni, puntando piuttosto su un veicolo concreto, che fornisca buoni risultati anche sul piano economico”.



In alto, la consegna dei due Magelys Pro al Presidente della SAVDA Giuseppe Bordon - secondo da sinistra, nella foto - al Fiat Industrial Village di Torino. Sopra, i due Granturismo

F.LLI IAIA

STRALIS HI-WAY FOREVER

La flotta dell'azienda di San Vito dei Normanni (Brindisi) si amplia con l'entrata in servizio di dieci nuovi Stralis con motorizzazione EEV da 500 Cv. Una lunga storia di fedeltà al marchio Iveco



In tempi difficili per l'economia italiana, ci sono aziende che hanno ancora voglia d'investire e di scommettere sul futuro del nostro paese. E' il caso della F.lli Iaia di San Vito dei Normanni (Brindisi), che ha recentemente ricevuto dieci Stralis Hi-Way con motorizzazione EEV da 500 Cv. I nuovi veicoli, personalizzati con i colori sociali, vanno a potenziare il parco macchine dell'azienda brindisina, costituito da un centinaio di camion Iveco appartenenti alle gamme Stralis, Eurocargo e Daily. La F.lli Iaia nasce negli anni '70, grazie allo spirito imprenditoriale dei fratelli Vito e Annibale Iaia, che ereditano la passione del padre Francesco, trasportatore di prodotti ortofrutticoli nell'immediato dopoguerra. Nel corso degli anni, la diversificazione del business ha portato la F.lli Iaia a operare nei settori dell'intermodalità, della movimentazione degli sfusi, delle merci pericolose che richiedono la certificazione ADR ma, soprattutto, del trasporto e della logistica in regime di temperatura controllata dei prodotti alimentari deperibili. Nel portafoglio clienti della società brindisina, che ha circa 120 dipendenti, figurano nomi d'eccellenza, come la Ferrero, la Parmalat e il gruppo Eni. Oltre alla sede di San Vito dei Normanni, la F.lli Iaia può contare sulla struttura logistica di Parma, ubicata all'interno dell'interporto, con oltre 6mila metri quadri di magazzini utilizzati come piattaforma logistica. Per la Iaia, la fedeltà al marchio Iveco è una tradizione di famiglia. "C'è un rapporto di

Per la F.lli Iaia, la fedeltà al marchio Iveco è una tradizione di famiglia

continuità, consolidato negli anni, con la casa italiana – spiega Francesco Iaia, figlio di Vito uno dei fondatori dell'azienda – le cui origini risalgono agli anni '70. E questa relazione di reciproca fiducia riguarda anche la concessionaria Iveco di riferimento – la Saicar – con la quale abbiamo contatti frequenti. Compriamo camion Iveco – conclude Francesco Iaia – perché ne siamo soddisfatti sia dal punto di vista tecnico, che sotto il profilo del ritorno economico". Il parco trattori della società brindisina ha una percorrenza media piuttosto elevata – circa 150mila chilometri l'anno – accumulata movimentando soprattutto merci deperibili. "Il trasporto di prodotti alimentari in regime di temperatura controllata – spiega Francesco Iaia – richiede veicoli con un elevato grado d'affidabilità, proprio come lo Stralis. Un altro aspetto accuratamente valutato dal management dell'azienda è l'assistenza post-vendita, un tema su cui ci soffermiamo già in fase di trattativa. In caso di necessità, infatti, l'intervento di depannaggio deve essere veloce ed efficace per non compromettere la continuità della catena del freddo e, quindi, l'integrità del carico trasportato. Anche da questo punto di vista, le nostre precedenti esperienze con la rete assistenziale Iveco sono state più che positive". Dei nuovi Stralis entrati in linea di recente i driver della F.lli Iaia hanno apprezzato, oltre agli aspetti estetici, il comfort di guida, la spaziosità della cabina, l'accessibilità dei comandi sulla plancia e le prestazioni della catena cinematica.

Nella pagina a fianco, il momento della consegna degli Stralis sul piazzale della F.lli Iaia di San Vito dei Normanni (Brindisi). Sotto, lo schieramento dei nuovi veicoli





LANZI TRASPORTI

DAL TURBOSTAR AL NUOVO STRALIS

Perché un'azienda di trasporto e logistica di Parma con una flotta di 18 trattori è rimasta fedele al marchio italiano nel rinnovare il proprio parco mezzi e ha scelto uno Stralis da 450 Cv

Quella della Lanzi Trasporti di Parma è la storia di successo di un'azienda di famiglia con una lunga tradizione con i camion di Iveco, testimoniata dalla recente consegna di un nuovo Stralis da 450 Cv che si aggiunge a 18 mezzi già presenti nella flotta. La Lanzi è nata nel secondo dopoguerra, per la precisione nel 1955, grazie all'iniziativa imprenditoriale di Lanzi Guglielmo ed ora è giunta alla terza generazione manageriale con propensione all'inserimento della quarta. La società parmense aveva allora solo due camion, acquistati dall'ARAR – l'Azienda Rilievo e Alienazione Residuati – che, sotto la guida dell'economista Ernesto Rossi, si occupava di convertire all'uso civile migliaia di auto-

mezzi abbandonati dagli anglo-americani. Due furono i principali settori di business sviluppati dalla Lanzi nei primi anni d'attività: la movimentazione di granaglie e il trasporto dei materiali per la produzione del vetro utilizzati dal gruppo Bormioli, leader di mercato nei comparti della vetreria per la casa, per l'industria farmaceutica, di quella alimentare e della cosmesi. L'azienda parmense ha saputo cavalcare l'onda del boom economico italiano degli anni '60, ampliando il parco

mezzi e allargando il proprio raggio d'azione a livello nazionale. Risale agli anni 2000 il trasferimento della sede nell'interporto di Parma, che è coinciso con l'offerta alla clientela di servizi di logistica intermodale, oltre alle tradizionali attività di movimentazione di trasporto delle merci su strada. "Il cambio di sede – spiega Leonardo Lanzi, Amministratore delegato della società – è

Abbiamo una lunga tradizione con il marchio italiano, che risale ai tempi del 190.36

stata l'occasione per diversificare l'attività dell'azienda. Nel terminal ferroviario dell'interporto di Parma, dotato di tre binari di 330 metri di lunghezza e di magazzini con due carriponte da 30 tonnellate ciascuno, possiamo effettuare operazioni di logistica su un'ampia gamma di merci: dai coils alle lamie alle travi e ai tubi profilati, fino alla carta in bobine, ai prodotti pallettizzati, ai materiali edili e ai macchinari. Insomma trasportiamo un po' di tutto, ad eccezione dei prodotti deperibili. Il parco veicoli della Lanzi Trasporti è attualmente costituito da 18 trattori Iveco, con motorizzazioni di potenza compresa fra 420 e 450 Cv, che hanno una percorrenza media di 70 mila chilometri l'anno. Un

valore relativamente contenuto, che si spiega con l'attività intermodale della Lanzi, rivolta prevalentemente ai compiti di consolidamento su piattaforma e di distribuzione delle merci in arrivo via ferrovia o alla raccolta di quelle in partenza su treno. "Ci muoviamo prevalentemente su tratte regionali e inter-regionali – specifica Leonardo Lanzi – a volte i veicoli sono impegnati su percorsi nazionali. La scelta dei mezzi di Iveco per questi compiti di trasporto non è casuale. Abbiamo con il marchio italiano una lunga tradizione, che risale addirittura ai tempi del 190.36 Turbostar. Il nuovo Stralis con moto-

rizzazione da 450 Cv, recentemente entrato in servizio, è un mezzo innovativo, che aumenta il comfort del conducente. Fattore, questo, d'importanza cruciale per la nostra azienda, da tempo impegnata a migliorare la qualità di vita a bordo dei camion, in un'ottica di fidelizzazione dei driver e di promozione dei comportamenti virtuosi alla guida. Inoltre, la scelta di Iveco è legata alla capillarità sul territorio e alla velocità d'intervento della rete d'assistenza, sempre puntuale e precisa, nonché all'ottimo rapporto con la concessionaria e officina locale di riferimento, l'ARA di San Pancrazio (Parma)".



La consegna del nuovo Stralis sul piazzale della Lanzi Trasporti, situato nell'Interporto di Parma



A.T.I. E SEAG

CROSSWAY E ARWAY PER LA PROVINCIA GRANDA

**Consegnati 34 Iveco Bus Crossway e due Arway
a due società di trasporto pubblico locale attive in provincia di Cuneo**

Si è svolta nella cornice della sala consiliare del Comune di Alba (Cuneo), alla presenza di autorità locali e regionali, la cerimonia di consegna di trentaquattro Crossway da 12 metri e due Arway da 15 metri forniti da Iveco Bus ad A.T.I. e SEAG, due società operanti nel settore del trasporto pubblico locale in provincia di Cuneo. L'evento, organizzato in partnership con la concessionaria Iveco Orecchia, è stato l'occasione per presentare gli elevati standard qualitativi degli autobus Iveco Bus applicati all'innovativo progetto BIP – Buono, Intelligente Pulito – promosso dalla regione Piemonte per rilanciare il trasporto locale e divulgare la cultura della “buona mobilità”. Il BIP, recentemente adottato dalla “provincia granda”, consente l'integrazione tra i vari mezzi di trasporto (per ora, autobus e bici, ma in futuro anche treni) attraverso l'utilizzo di una carta intelligente facile da usare e da ricaricare. La consegna di Alba s'inserisce in una più ampia fornitura di oltre cinquanta veicoli da parte di Iveco Bus al consorzio Buscompany, di cui fanno

parte A.T.I., SEAG, Fogliati, TM e Linea Verde Giachino. Buscompany, che opera nei settori del trasporto urbano ed extraurbano e di quello turistico, ha una flotta di circa 200 autobus di linea, oltre a 30 veicoli da noleggio. Il consorzio trasporta circa 7 milioni di passeggeri l'anno con una percorrenza globale di oltre 7,9 milioni di chilometri. I Crossway da 12 metri sono equipaggiati con motori FPT Industrial Cursor 8 EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles) da 330 Cv, abbinato a un cambio automatico a 4 marce con rallentatore integrato. Dotati dei sistemi di sicurezza EBS (Electronic Braking System) ed ESP (Electronic Stability Program) per il controllo della dinamica di marcia, possono trasportare fino a 49 passeggeri. Gli Arway da 15 metri, che possono trasportare fino a 63 passeggeri, dispongono di motori FPT Industrial Cursor 10 Euro 5 da 380 Cv e cambio automatico a 4 marce. Anch'essi montano i sistemi di sicurezza EBS ed ESP. Sia i Crossway che gli Arway sono allestiti con una pedana per agevolare l'accesso dei disabili e dispongono di uno spazio dedicato per la sedia a rotelle.



SCATTOLINI®

Industrial Bodies



in Europe



WWW.SCATTOLINI.COM
info@scattolini.com



NUOVO DAILY

UN MEZZO UNICO.
A UN PREZZO PER TUTTI.



NUOVO DAILY 33S A **18.800€**

126 CV

10,2 m³

CLIMA

ESP

- Capace: trasporta fino a 33 q di peso totale a terra.
 - Capiente: volume di carico di 10,2 m³.
- Vantaggioso: tuo con 126 CV, climatizzatore ed ESP inclusi ad un prezzo incredibile.

Numero verde
800-800288

IVECO

WWW.IVECO.IT

Offerta valida presso le concessionarie IVECO aderenti e salvo esperimento svolto sul modello 33S13V 3000L H0, motore da 126 CV, con climatizzatore, ESP e chiusura centralizzata, nella propria lista di scelta, nei colori di serie. Spese pratica, IVA, trasporto e installazione su strada esclusi. L'immagine è a solo scopo illustrativo. Offerta valida fino al 30/09/2013. Oltre questa data consulta www.iveco.it oppure rivolgiti al concessionario di zona.