

MAGGIO-AGOSTO 2014

Camion & Servizi

rivista dell'Autotrasporto

NEW DAILY
STRONG BY NATURE

IVECO

NEW DAILY

TUTTI I SEGRETI DEL NUOVO DAILY



GUARDA
IL VIDEO



TEST STRALIS
LNG NATURAL
POWER 330 CV



INTERVISTA A
MARCELLO
ZANELLA



L'INIZIATIVA
IVECO
CHECK STOP



4



Il Nuovo Daily debutta sul mercato

Furgoni interamente riprogettati e cabinati con il DNA da piccolo camion per ribadire il ruolo di best in class nel segmento dei leggeri



22



Pronti a cavalcare la ripresa

Marcello Zanella, Responsabile rete IVECO mercato Italia, spiega su quali settori di business puntano i dealer per cogliere le opportunità del mercato



29



Tutto per il Nuovo Daily

Accessori, ricambi originali, contratti di servizio, interventi di manutenzione a costi forfettari e molto altro per il nuovo commerciale di IVECO



36



Check up per i driver e per i camion

Con l'iniziativa IVECO Check Stop IVECO offre un controllo gratuito sullo stato di salute dei conducenti e sulla funzionalità dei veicoli

16 Test su strada per lo Stralis Natural Power da 330 Cv

18 Inaugurato il primo distributore italiano di metano liquefatto (LNG) per camion

Rubriche

26 IVECO in action

38 Camion mio

42 Protagonisti

Ambruosi & Viscardi

Volpi

Cascione

48 IVECO nel mondo



DIRETTORE RESPONSABILE MAURIZIO PIGNATA **DIRETTORE EDITORIALE** EMANUELA DE VITA **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), MONICA BERTOLINO, ANDREA BUCCI, EMANUELA DE VITA, MARCO MONACELLI, GIUSEPPE PESCE, MAURIZIO PIGNATA, SIMONA RICHINO **COLLABORATORI** GIUSEPPE BELLETTI, SARA BUOSI, MARIKA COMINO, ELISA FONTANA, CARLA FRANCONI, FRANCESCA GRANDI, PIERLUIGI LUCCHINI, ALESSANDRO OITANA, SERGIO PIPERNO BEER, MARTA RAVA, FRANCO ZORZETTO **EDITORE** SATIZ TPM S.R.L. - CORSO TAZZOLI 215/13, 10137 TORINO **REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.GARRONE@GMAIL.COM **STAMPA** MEDIAGRAF SPA - NOVENTA PADOVANA (PD) **REGISTRAZIONE** TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



Il servizio d'apertura di questo numero di *Camion&Servizi* è centrato sul Nuovo Daily, che debutta sui mercati europei con una doppia personalità. Da un lato, il cabinato che ripropone, migliorandoli, i punti di forza che ne hanno fatto il modello di riferimento nel comparto dei mezzi da allestimento. Dall'altro il van, interamente riprogettato, che vuole imporsi in un segmento, quello dei furgoni, cresciuto d'importanza anno dopo anno in Italia ma anche negli altri Paesi dell'Unione Europea. Ampio spazio è dedicato ai veicoli a trazione alternativa, dotati di motori alimentati a gas naturale compresso (CNG) e liquefatto (LNG). Una tecnologia in cui Iveco ha sempre creduto, che adesso trova applicazione pratica anche nel nostro paese, come dimostrano la prima stazione di rifornimento di LNG per mezzi industriali aperta a Piacenza e gli Stralis LNG entrati in servizio presso un'azienda di trasporto italiana. La presenza capillare dei dealer su territorio, la loro capacità di mettersi a fianco delle aziende di trasporto per capirne le esigenze e l'offerta di servizi post-vendita sono i temi trattati nell'intervista a Marcello Zanella, Responsabile Rete Iveco Mercato Italia, che fa il punto sulle prospettive di ripresa dopo i lunghi anni di crisi del Mercato dei veicoli commerciali e industriali. Un altro tema 'caldo' è quello dei costi totali d'esercizio (TCO) dei veicoli che Iveco ha affrontato alla radice, proponendo veicoli – come lo Stralis Hi-Way, l'Eurocargo Euro VI e il Nuovo Daily – che inglobano nel loro DNA la riduzione degli oneri di gestione. Sia dal punto di vista dell'abbattimento dei consumi di gasolio, sia sotto il profilo del contenimento dei costi di manutenzione e riparazione e dell'incremento del valore residuo del veicolo al termine del primo ciclo di vita. Ed infine, l'iniziativa Iveco Check Stop una campagna di sensibilizzazione alla sicurezza stradale che Iveco, in collaborazione con l'Università di degli Studi di Genova, sta promuovendo nei principali interporti italiani attraverso un check up gratuito sullo stato di vigilanza, sonnolenza e affaticamento degli autisti e di verifica delle funzionalità primarie del veicolo. Il claim della campagna è "Ci prendiamo cura di te e del tuo camion" che sintetizza appieno la volontà di Iveco di essere sempre più vicino al cliente.

Buona lettura
Emanuela De Vita





prodotto < NUOVO DAILY

IL NUOVO DAILY SI FA IN DUE

La terza generazione del leggero di Iveco ripropone il DNA di mezzo d'allestimento robusto, affidabile e versatile, con in più le versioni furgone interamente riprogettate per migliori prestazioni, capacità e volumetrie di carico

di Maurizio Pignata





prodotto < NUOVO DAILY



Il Nuovo Daily, giunto alla sua terza generazione, debutta sui mercati europei con una doppia 'anima'. Da un lato, il cabinato con il telaio a longheroni e traverse d'impostazione camionistica ripropone, migliorandole, le qualità che ne hanno fatto il veicolo di riferimento, per affidabilità, robustezza e versatilità, nel comparto dei veicoli da allestimento. Dall'altro, con la versione van interamente riprogettata, mira a un segmento, quello dei furgoni, che è cresciuto d'importanza anno dopo anno, arrivando oggi a rappresentare oltre il 61 per cento (con un netto incremento rispetto all'inizio degli anni 2000) delle vendite totali di commerciali nei paesi della UE. Sono nati così, di fatto, due nuovi veicoli: un Daily cabinato, rinnovato, e un Daily furgone completamente nuovo, con prestazioni incrementate in termini di maneggevolezza e capacità di carico, grazie a volumetrie ottimizzate, e facilità di utilizzo, in virtù di una migliore accessibilità al comparto merci. Le capienze dei furgoni sono state razionalizzate, ridefinendo il rapporto fra interasse, lunghezza totale e lunghezza del vano di carico. Fanno così il loro debutto sui mercati internazionali i nuovi punti di riferimento della categoria in termini di volumetria, i furgoni da 18 e 20 m³, e la versione da 10,8 m³, la migliore del segmento per efficienza di carico. Indice, quest'ultimo, che misura il rapporto fra l'estensione del vano merci e la lunghezza totale del veicolo. Grazie alla nuova architettura, con passi allungati e sbalzo posteriore ridotto, il Nuovo Daily garantisce un'ottima guidabilità, senza compromettere la tradizionale manovrabilità negli spazi ristretti (il diametro minimo di sterzata è di 10,5 metri). Le

altre innovazioni di rilievo della terza generazione del leggero di Iveco – oltre al design degli esterni e al layout degli interni - riguardano la sospensione anteriore Quad-Leaf, disponibile su tutti i modelli fino a 3,5 tonnellate di massa totale a terra, che garantisce 44 kg in più di carico utile sui modelli a ruota gemella, la sospensione posteriore ridisegnata per i veicoli a ruota singola e le motorizzazioni ecologiche, conformi alle normative antinquinamento Euro 5b+, con ricircolo dei gas di scarico (EGR), o Euro 6 Heavy Duty, con EGR e catalizzatore selettivo SCR. Questi propulsori, insieme ai miglioramenti apportati ai componenti della catena cinematica, all'abbattimento della resistenza aerodinamica dei veicoli e a numerose misure di risparmio energetico, permettono una riduzione dei consumi di gasolio del 5,5 per cento, rispetto alla precedente gamma. L'abbattimento dei dispendi di carburante può arrivare fino al 14 per cento (in ambito urbano) con l'adozione del pacchetto 'Full Eco Pack' – che include il sistema Start&Stop - pensato per le missioni di distribuzione multi-drop nelle aree urbane. Il Nuovo Daily è prodotto nello stabilimento di Suzzara, nei pressi di Mantova, impianto in cui è stato effettuato un importante investimento per il rinnovo delle linee produttive. Le due fabbriche hanno ottenuto la medaglia d'argento nell'ambito del programma World Class Manufacturing (WCM), per il miglioramento continuo di tutti i processi e della qualità del prodotto, con particolare attenzione alla sicurezza sul lavoro, alla gestione degli aspetti ambientali e all'eliminazione degli sprechi produttivi. Delle precedenti generazioni del Daily sono state vendute fino ad

**Sono nati, di fatto,
due veicoli:
un Daily cabinato,
rinnovato, e
un Daily furgone
completamente
nuovo**



GUARDA
IL VIDEO

GUARDA
IL VIDEO



oggi circa 2,6 milioni di unità, di cui 2,1 milioni commercializzate in Europa, Medio oriente e Africa, 420mila nei paesi dell'Asia-Pacific e 90mila in America Latina.

OLTRE OTTOMILA POSSIBILI COMBINAZIONI

L'offerta di prodotto del Nuovo Daily si articola nelle versioni furgone, van semivetrato, cabinato, autotelaio doppia cabina, scudato e minibus, disponibili in oltre 8mila combinazioni di passi, motorizzazioni, meccanica e volumetrie e dimensioni del vano carico. La gamma prevede 6 varianti di massa totale a terra, da 3,3 a 7 tonnellate, portate utili (incluso il conducente) fino a 4.700 kg con capacità di traino fino a 3.500 kg, 3 passi, 5 lunghezze e 3 altezze interne per i furgoni, 6 interassi con lunghezze carrozzabili da 3 m a 6,2 m per i modelli da allestimento, 9 volumetrie di carico, da 7,3 a 19,6 metri cubi, e 9 propulsori (diesel o Natural Power a metano) con tarature di potenza da 106 Cv a 205 Cv. La struttura a longheroni e traverse del Nuovo Daily, oltre a costituire una base ideale per un'ampia gamma di allestimenti – dai cassoni fissi ai ribaltabili con o senza gru retrocabina, alle celle frigo alle furgonature frigorifere o alle attrezzature per il soccorso stradale – è particolarmente adatta per le versioni a trazione alternativa. È il caso delle varianti Natural Power, con motore alimentato a gas naturale compresso (CNG), che possono contare su un ampio spazio (che non penalizza il vano di carico) a fianco e fra i longheroni ad esempio per l'installazione delle bombole di metano.

UN AUTOTELAIO CON IL DNA DI UN PICCOLO CAMION

Lo chassis è un elemento fondamentale per garantire la robustezza e la modularità di un veicolo: la struttura del telaio del Daily, costituita da elementi in acciaio ad alta resistenza con profilo a C, assicura la massima durata nel tempo e la flessibilità nell'uso. Questa soluzione è il supporto ideale per ogni tipo di sovrastruttura, poiché semplifica le procedure di allestimento rispetto ai modelli con architettura scatolata, e rende il nuovo leggero di Iveco l'unico mezzo nella sua categoria in grado di arrivare fino a 7 tonnellate di massa totale a terra. L'offerta delle versioni cabinato è fra le più estese del mercato, con masse totali a terra comprese fra 3,3 a 7 tonnellate, interassi da 3.000 a 4.750 mm e lunghezze carrozzabili fino a 6.190 mm. Più in dettaglio, 4 sono i passi disponibili per i cabinato a gomma singola (3.000-3.450-3.750 e 4.100 mm), mentre gli autotelai a ruote posteriori gemellate sono offerti anche con interassi di 4.350 e 4.750 mm. La nuova versione con passo 4.100 mm a ruota singola abbina un'elevata maneggevolezza a una lunghezza allestibile massima di 4 metri e

Nella pagina a fianco, una panoramica di alcuni modelli del Nuovo Daily, nelle versioni cabinato, furgone e minibus. A fianco, un van grande volume con indicate, sulla fiancata, le volumetrie di carico disponibili per nuova gamma





prodotto <NUOVO DAILY



In alto, il Nuovo Daily in versione minibus.

Sopra, uno degli allestimenti interni.

Nella pagina a fianco, una delle motorizzazioni diesel di FPT Industrial e la nuova sospensione anteriore Quad Leaf

mezzo (dimensione equivalente al modello con passo 3.750 mm), mantenendo tutte le qualità distintive del Daily, ma migliorandone ulteriormente la guidabilità. Il Nuovo Daily cabinato è l'unico nella sua classe con portata utile fino a 4.700 kg. Anche il carico massimo ammesso sugli assi anteriore e posteriore è ai vertici della categoria.

NUOVA ARCHITETTURA PER I FURGONI

Il riposizionamento del Daily nel segmento dei furgoni a ruota singola è stato uno degli obiettivi principali di Iveco nella progettazione del nuovo veicolo. Il Nuovo Daily migliora tutte le prestazioni del furgone a ruota singola. L'efficienza del carico è stata ottimizzata, valutando il miglior bilanciamento fra i principali elementi dimensionali: l'interasse, la lunghezza totale del furgone e la lunghezza del comparto di carico. In quest'ottica, i passi

sono stati rinnovati e sono articolati in tre dimensioni: 3.000, 3.520 e 4.100 mm. Gli ultimi due valori sono disponibili sia con sbalzo corto, sia con sbalzo posteriore allungato (3.520L e 4.100L). Con il precedente modello, invece, gli interassi erano, rispettivamente di 3.000-3.300 e 3.950 millimetri. Con l'allungamento dei passi, il Nuovo Daily ha sviluppato una gamma completamente nuova di volumetrie di carico. I nuovi modelli da 18 e 19,6 m³ sono i migliori della categoria per volume utile disponibile e la versione da 10,8 m³ è la migliore per l'efficienza del carico, indice che misura il rapporto tra la lunghezza del vano merci e la lunghezza totale del veicolo. Questa versione rappresenta anche un'importante opportunità di crescita per Iveco nel segmento di mercato più significativo per i furgoni: il 38% del totale dei van venduti in Europa appartiene, infatti, al segmento da 9 a 11 m³. E il Nuovo Daily da 10,8 m³ è, oggi, il best-in-class in termini di efficienza del volume carico (0,57) e di maneggevolezza, con un diametro di sterzata di 11,9 metri. La massa totale a terra dei furgoni oscilla da 3,3 a 7 tonnellate, con volumetrie da 7,3 fino a 19,6 m³. I van sono offerti in tre altezze, di 1.545 mm, 1.900 mm e 2.100 mm. La lunghezza esterna dei furgoni è, invece, compresa fra poco più di 5 metri (con l'interasse di 3.000 mm) a 7.600 mm (passo di 4.100 mm, abbinato allo sbalzo lungo). La dimensione massima del vano di carico oscilla da 2.600 mm a 5.100 mm. Grazie all'abbassamento di 55 mm dell'altezza del pianale da terra, il Nuovo Daily in versione van rende più semplici (e velocizza) le operazioni di carico e scarico delle merci. Il furgone è l'unico con massa totale a terra fino a 7 tonnellate e portata utile che supera i 4.000 kg il che consente, a pari-



GUARDA
IL VIDEO

GUARDA
IL VIDEO



tà di volumetria totale trasportata, di ridurre il numero viaggi, con positivi effetti sul contenimento dei costi di gestione e sull'aumento della produttività. Caratteristiche, queste, che rendono il Nuovo Daily il veicolo preferito dai professionisti del trasporto, sia per la distribuzione, sia per le applicazioni heavy duty che richiedono cospicue volumetrie e un elevato livello prestazionale.

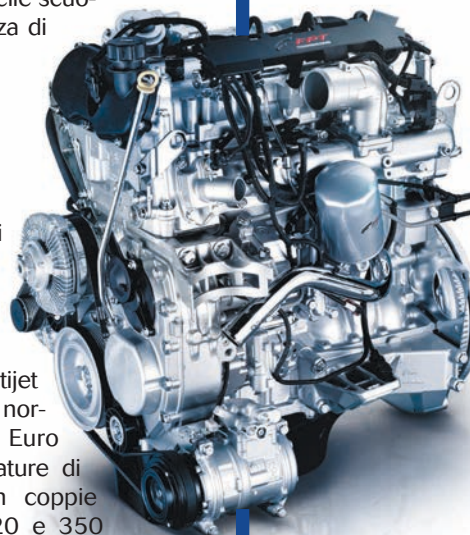
QUATTRO VERSIONI PER I DAILY MINIBUS

Il Nuovo Daily Minibus è proposto in quattro versioni per soddisfare le esigenze degli operatori del trasporto collettivo, sia in ambito cittadino, sia nei trasferimenti extraurbani. Iveco Bus, uno dei leader europei del settore, non si è limitata a un adeguamento delle motorizzazioni ai livelli di emissione previsti dalla normativa Euro VI, ma ha realizzato un veicolo completamente nuovo. Presso lo stabilimento di Suzzara, è stata creata una linea di produzione, interamente dedicata. La nuova generazione di minibus offre tutti i vantaggi del Nuovo Daily, cioè una nuova architettura, nuova gamma di passi allungati, nuovo design esterno e interno e una nuova posizione di guida con plancia ergonomica. Il tutto, in quattro versioni per le missioni interurbane, turistiche, urbane e scolastiche. La sicurezza e il benessere a bordo dell'autista e dei passeggeri sono state le priorità di progetto di Iveco Bus. Il conducente può contare sia su sistemi di sicurezza, come l'ESP per la regolazione della dinamica del veicolo e l'LDWS di avviso di abbandono involontario della corsia di marcia, sia su un livello di comfort e di guida paragonabili a quelli di autovettura. Il nuovo sedile autista con punto di seduta ribassato e il volante di minori dimensioni consentono una migliore maneggevolezza del veicolo. Il comfort dei passeggeri è assicurato dai nuovi allestimenti, studiati per rendere piacevole anche i tragitti su lunghe distanze. Un obiettivo, questo, cui forniscono un contributo rilevante anche il sistema di climatizzazione e le sospensioni pneumatiche posteriori. Tra le principali novità, la versione da 6,1 tonnellate con passo allungato 4.100 mm, nuovo top di gamma, che permette di ospitare fino a 22 passeggeri, oltre all'autista e a un eventuale accompagnatore. I tutto, con un contemporaneo incremento del 30% della volumetria del vano bagagli. Il Nuovo Daily minibus è disponibile nelle versioni Line, Tourys, Citys e Pop. La Line è la variante più versatile, ideale per i percorsi interurbani o come scuolabus. È disponibile in tre lunghezze, con due tipologie di porte, in versione diesel, CNG Natural Power, diversi layout passeggeri, fino a 22 posti a sedere e con optional specifici, come la pedana per i viaggiatori con

disabilità motorie. Il Tourys è la versione turistica, simile a un gran turismo per comfort e qualità degli interni. Su questa versione è ancora più evidente il 'family feeling' con la gamma dei gran turismo di Iveco Bus. Sono nuovi i rivestimenti per il pavimento e il padiglione e alcune dotazioni, come le luci a LED e le bocchette di climatizzazione individuali. Il Citys è il modello di classe A o classe I, esclusivamente dedicato al trasporto nei piccoli centri urbani e nelle aree suburbane. Disponibile anche in versione CNG, è dotato di una porta centrale doppia e di una posteriore con possibilità di accesso per i disabili, mediante un'apposita rampa. Infine, il Daily Pop. È lo scuolabus pensato per il mercato italiano. Proposto in versione diesel e CNG Natural Power, ha una capacità massima di 45 passeggeri per gli alunni delle elementari e di 32 per gli allievi delle scuole medie, oltre alla presenza di un accompagnatore.

I SEGRETI DEL NUOVO DAILY: I MOTORI E LE SOSPENSIONI

Due sono le motorizzazioni diesel a 4 cilindri in linea di FPT Industrial disponibili per il Nuovo Daily: l'F1A di 2,3 litri e l'F1C di 3 litri di cilindrata della famiglia Mutijet II. Il primo, conforme alla normativa antinquinamento Euro 5b+, è proposto con tarature di 106-126 e 146 CV, con coppie rispettivamente di 270-320 e 350 Nm. I motori da 106 e 126 Cv hanno un





turbo a geometria fissa con valvola wastegate, mentre l'unità di maggior potenza è dotata di un turbocompressore a geometria variabile (VGT). Risponde all'Euro 5b+ anche il 3 litri F1C con potenze di 146 (con valvola wastegate), 170 Cv (turbo a geometria variabile VGT) e 205 Cv (doppio turbo). L'F1C è però disponibile anche con omologazione Euro 6 Heavy Duty, con tarature di 146 Cv e 170 Cv. Per rientrare nei limiti di emissione della normativa Euro 6 Heavy Duty, è stata adottata una soluzione che prevede il parziale ricircolo dei gas di scarico (EGR) in camera di combustione e un sistema di post-trattamento con catalizzatore ossidante (DOC), filtro antiparticolato (DPF) a rigenerazione attiva, catalizzatore SCR con urea (derivato dalla tecnologia Hi-eSCR sviluppata da FPT Industrial per i pesanti) e catalizzatore finale per eliminare l'ammoniaca in eccesso (CUC). Il sistema di post-trattamento, di dimensioni compatte, è posizionato all'altezza del telaio, il che evita qualsiasi penalizzazione del comparto di carico. Sulle versioni Euro 6 Heavy Duty il sistema Common Rail di nuova generazione consente pressioni di iniezione fino a 2.000 bar. La gamma motori è completata dalla versione a metano Natural Power da 136 cv, che consente di minimizzare il costo del carburante, le emissioni inquinanti e la rumorosità interna ed esterna.

**Sui motori Euro 6,
il sistema
d'iniezione
common rail
raggiunge
pressioni di picco
di 2.000 bar**

Tutti i cambi del Nuovo Daily sono a 6 marce, incluso l'automatizzato Agile, utilizzabile sia in modalità automatica, sia con azionamento sequenziale. Un altro dei contenuti tecnologici di punta del Nuovo Daily è rappresentato dalla sospensione anteriore Quad-Leaf. Basata su uno schema a doppio quadrilatero con balestra trasversale, consente di raggiungere ottimi risultati in termini di contenimento degli ingombri e delle masse. La nuova sospensione anteriore è disponibile per tutti i modelli fino a 3,5 tonnellate. La Quad-Leaf rappresenta la miglio-

re sintesi tra le caratteristiche delle due precedenti versioni. Ha un carico massimo ammesso di 1.900 kg (cioè + 100 kg rispetto al passato), un'altezza da terra di 175 mm (+45 mm) per la versione cabinato e un incremento di portata di 44 kg in confronto alla sospensione MecTor. La nuova sospensione, che migliora il comportamento dinamico del veicolo, consente di ottenere (soprattutto sui furgoni a ruota singola a passo lungo) accelerazioni laterali simili a quelle di un'automobile. È stata, inoltre, rinnovata anche la sospensione anteriore Quad-Tor a doppio





quadrilatero con barra di torsione. Questo modello, disponibile sulle versioni a ruota gemellata per utilizzi gravosi, porta il carico massimo ammesso sull'asse a 2.500 kg (2.100 kg per le versioni fino a 5 tonnellate di massa totale a terra). La soluzione, che utilizza come elemento flessibile una barra di torsione, rappresenta una caratteristica unica nel segmento dei leggeri e un punto di forza del Daily sin dalla prima generazione. Infine, anche la sospensione posteriore delle versioni a ruota singola è stata rinnovata, con una geometria ricalibrata per minimizzare i fenomeni di sovrasterzo e migliorare il comportamento su strada. A tutto ciò, si aggiunge una riduzione di peso di 8 chilogrammi rispetto al modello precedente ma, soprattutto, un abbassamento della soglia di carico di 55 millimetri, il che colloca il Nuovo Daily fra i best in class nei leggeri a trazione posteriore.

RISPARMIOSO PER NATURA

Sul Nuovo Daily sono stati introdotti importanti contenuti tecnologici con l'obiettivo di contenere i consumi: il risparmio di carburante, rispetto alla precedente generazione, è mediamente del 5,5% secondo le versioni, ma può essere ulteriormente migliorato fino al 14% in ambito urbano con l'adozione del Full Eco Pack (che include il dispositivo Start&Stop, di spegnimento e riaccensione automatica del motore in caso di sosta nel traffico), l'alternatore maggiorato da 180 Ampere e la funzione EcoSwitch, inseribile mediante pulsante sulla plancia, attiva una mappatura motore specifica per quando si viaggia con il veicolo scarico o con un carico ridotto e un decremento di 5km/h della velocità di punta del veicolo (per i modelli fino a 35 quintali la velocità massima è limitata a 125 km/h). L'aerodinamica è stata migliorata, in particolare per le versioni furgone, per le quali il coefficiente di penetrazione aerodinamica (Cx) è stato ridotto del 6% (da 0,335 a 0,316). Lo Smart Alternator è una

**Il risparmio
di carburante
è, mediamente,
del 5,5 per cento**



Sopra, a plancia e il cluster strumenti. A fianco, l'abitacolo del Nuovo Daily

modalità evoluta di funzionamento dell'alternatore, caratteristica standard del Nuovo Daily in cui l'alternatore ricarica la batteria solamente nelle fasi di rilascio dell'acceleratore e che consente il recupero dell'energia cinetica in tali fasi. L'EcoMac è una logica di funzionamento del climatizzatore automatico, che si attiva solamente quando è necessario raffreddare l'abitacolo con la conseguente ottimizzazione dell'energia assorbita e, quindi, dei consumi. Completano gli interventi di ottimizzazione dei consumi alcune soluzioni che mirano alla riduzione degli attriti interni al motore, come gli anelli di tenuta del pistone a ridotto carico tangenziale, il lubrificante specifico a bassa viscosità e gli pneumatici a ridotta resistenza al rotolamento.



DESIGN ESTERNO E LAYOUT INTERNO

Con il Nuovo Daily debutta il nuovo 'family feeling' di Iveco. Il design del veicolo, completamente nuovo, permette al Daily di differenziarsi per personalità, stile e cura dei dettagli. Il frontale nasce dalla composizione di diversi moduli: la superficie vetrata del parabrezza, incorniciata dai montanti neri, prosegue senza soluzione di continuità nei finestrini laterali e si unisce alla fascia creata dai proiettori e dalla calandra all'altezza degli specchi. Il cofano spicca tra i due moduli come un volume flottante: la sua forma avvolgente e le sue dimensioni facilitano l'accesso al vano motore. In basso, il paraurti si allarga verso i passaruota e sottolinea l'aderenza alla strada con una forte connotazione orizzontale. Il Nuovo Daily ha un design sofisticato, come quello di un'automobile, ma ha in più, una propria chiara identità che mostra con orgoglio, perché la forma è strettamente legata alla funzione. I fari sono collocati in posizione alta e arretrata per evitare danni in caso di piccoli urti. La linea continua tra i gruppi ottici e la calandra scende al centro per enfatizzare il dinamismo e la tenuta di strada. I fascioni avvolgenti su tutti i lati proteggono la carrozzeria e separano esteticamente la parte inferiore, che ospita gli organi meccanici, dalla sezione superiore, che è invece dedicata alla cabina e al vano di carico. La mag-

giore superficie vetrata rende l'abitacolo più luminoso e amplia il campo visivo verticale, mentre la nuova connotazione stilistica fornisce un contributo al miglioramento dell'aerodinamica del veicolo. Anche l'interno dell'abitacolo è stato completamente riprogettato per rendere piacevole la vita a bordo, grazie a uno spazio sviluppato per incrementare il comfort e la visibilità. La plancia, completamente ridisegnata con criteri ergonomici, il nuovo sedile e il nuovo volante consentono al conducente di avere sensazioni di guida di impronta automobilistica. In particolare, tutti i comandi e i vani portaoggetti - cinque coperti, tre porta bicchieri, oltre ad alcuni compartimenti su misura per oggetti di uso comune, come il telefo-

La plancia è stata completamente ridisegnata in base a criteri ergonomici

no e il tablet - sono stati concepiti per essere facilmente raggiunti dal posto guida. La gestione 'smart' degli spazi, l'insonorizzazione creata con materiali fono-assorbenti e un più efficiente controllo della climatizzazione, rendono la vita a bordo confortevole in ogni condizione e in qualunque missione di trasporto. Un aspetto, questo, che viene ulteriormente rafforzato dall'ampia offerta infotematica. La piattaforma Iveconnect, in particolare, consente al conducente di gestire la radio, il lettore MP3, il collegamento Bluetooth, l'immagine trasmessa della telecamera posteriore e il navigatore, con un set di funzioni attivabili mediante uno schermo touch-screen integrato nella plancia.





GUARDA
IL VIDEO

L'IMPORTANZA DI CHIAMARSI DAILY



Il lancio di un nuovo veicolo è sempre un evento importante per un costruttore di mezzi di trasporto. Ma, per Iveco, il Nuovo Daily, è qualcosa di speciale: sia per lo sforzo realizzativo richiesto, sia per il ruolo che le precedenti generazioni di questo commerciale di successo (apparso nel 1978) hanno avuto, in termini di volumi di vendita e di quote di mercato a livello mondiale. Il Nuovo Daily è un veicolo tutto nuovo, a partire dalla produzione. Per la quale sono stati realizzati nuovi robot, nuovi processi e nuovi standard qualitativi, oltre al rinnovamento dell'80% degli impianti di carrozzeria. Anche l'80 per cento dei componenti del veicolo è stato ridisegnato. Ma, soprattutto, è stata riprogettata l'architettura del furgone, un processo che ha riguardato l'intero frontale, le fiancate, il tetto, le ossature e parte del pianale. Tutto ciò ha comportato un investimento di circa 500 milioni di euro. In sintesi, è stato presentato un mezzo di trasporto totalmente nuovo nel concetto e nel design. Il lancio rappresenta, inoltre, il primo step del piano industriale di CNH Industrial, recentemente illustrato agli azionisti. Con l'introduzione del Nuovo Daily, Iveco si pone fondamentalmente due obiettivi: confermare la propria leadership nel comparto dei cabinati e aumentare in modo significativo la presenza nel settore dei furgoni, con una conseguente crescita della quota di mercato. Il lancio del Nuovo Daily sarà accompagnato, nel 2015, da un'importante estensione di gamma per completare l'offerta di prodotto. Inoltre, nei prossimi mesi, il Nuovo Daily prodotto in

Europa sarà esportato in Turchia, Russia e nei paesi dell'area Asia-Pacific, con l'obiettivo di presidiare la parte Premium del segmento dei leggeri. Dal 2017, lo stesso modello sarà prodotto e venduto anche in America Latina. Che il Daily sia un veicolo di grande importanza per Iveco lo dicono le cifre. Rappresenta, infatti, più della metà delle vendite totali realizzate nel corso del 2013, pari a circa 122mila unità. In Europa, lo scorso anno, il Daily ha conquistato una quota di mercato dell'11,3%, nel segmento dei leggeri. Nei prossimi anni, con la prevista graduale ripresa della domanda di mezzi di trasporto, il Nuovo Daily punta ad avere un ruolo da protagonista sui mercati a crescita più rapida, come quelli del centro e del nord Europa, nei settori in espansione - come quello delle flotte - e, ovviamente, nel comparto dei furgoni. Per raggiungere questi obiettivi, il Nuovo Daily conferma appieno il suo DNA professionale e le sue caratteristiche distintive, cioè il telaio a longheroni, la trazione posteriore e le motorizzazioni diesel di derivazione industriale. Ma è anche profondamente innovativo, grazie all'architettura riprogettata che assicura comfort e guidabilità, la massima volumetria e la maggior portata del segmento e il massimo livello di efficienza. In sintesi, con il Nuovo Daily vengono introdotti sul mercato due veicoli distinti: il cabinato, che mantiene e migliora le caratteristiche che ne hanno fatto il leader della categoria, e il furgone, pensato per essere il best in class nel proprio segmento.

LA FRENATA È HI-TECH

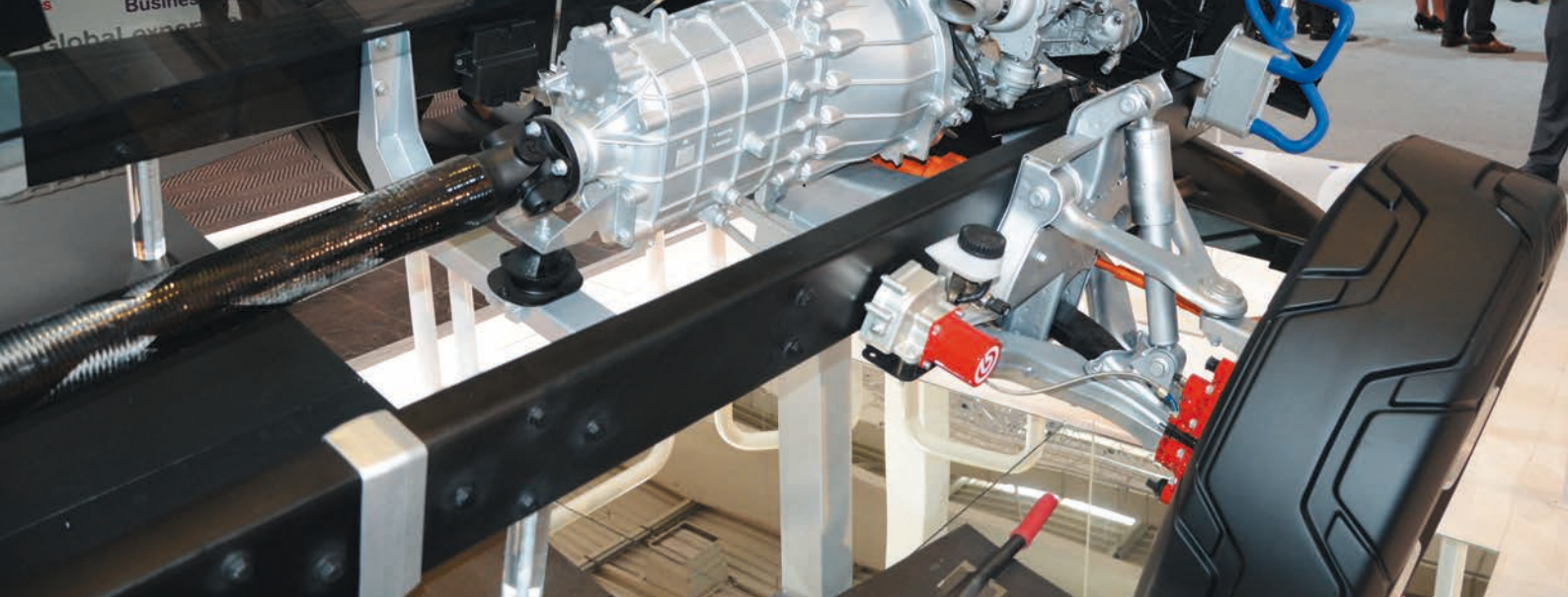


Dischi e pinze freno del Nuovo Daily sono realizzati dalla società bergamasca, che ha una lunga tradizione di collaborazione con Iveco anche per i componenti degli impianti degli Eurocargo, degli Stralis e dei Trakker

di Giorgio Garrone

La Brembo, leader di mercato a livello mondiale nella progettazione, sviluppo e produzione di sistemi frenanti per i veicoli industriali, 'conosce' l'Iveco Daily da oltre 25 anni. Da quando, cioè, si è aggiudicata fornitura delle pinze fisse anteriori del 35.8 e, successivamente, del 35.12. Risalgono agli inizi degli anni '90 le prime sperimentazioni sui Daily degli impianti full disc, introdotti sul mercato nel 1996. Nel 2000, i sistemi tuttodischi sono stati estesi ai modelli a ruota singola. Brembo ha sempre proposto sul Daily soluzioni tecnologicamente avanzate sia per le pinze freno, che per i dischi. Nel primo caso, ha realizzato unità flottanti con guide di scorrimento sovradimensionate, adatte alle missioni heavy duty tipiche del leggero di Iveco. Nel secondo, l'evoluzione tecnologica ha portato la società bergamasca a introdurre dapprima i dischi autoventilati e,

successivamente, quelli con ruota fonica integrata. Contemporaneamente sono state adeguate le performance degli impianti frenanti al progressivo incremento della massa totale a terra della gamma Daily, cresciuta negli anni da 3,5 tonnellate a 5, 6,5 e, infine, a 7 tonnellate. L'impianto frenante del Nuovo Daily conserva, migliorandoli, i punti di forza (soprattutto, l'affidabilità e il sovradimensionamento dei componenti) del precedente modello. Ma la Brembo guarda già a futuro ed è pronta a introdurre altre soluzioni innovative, come la versione per i mezzi leggeri dei dischi ventilati Star Pillar proposti nel 2012 sui pesanti stradali della gamma Stralis, nuove leghe per le pinze freno e il segnalatore d'usura dei dischi Easy Check. La società bergamasca continua, inoltre, lo sviluppo degli impianti frenanti con attuatori elettrici di tipo brake-by-wire, mostrati in anteprima al Salone del veicolo industriale di Hannover del 2012 sul concept legge-



ro Iveco Dual Energy, ideato da Iveco in collaborazione con alcuni partner industriali. Oltre che per i Daily, la Brembo produce dischi e pinze freno per gli Eurocargo (per i modelli fino a 10 tonnellate di massa totale a terra), mentre sulla serie Stralis la fornitura riguarda unicamente i dischi. In quest'ambito, sono stati messi a punto gli autoventilati Star Pillar, realizzati in ghise a elevato contenuto di carbonio e povere di silicio, che presentano una configurazione a stella dei pioli di ventilazione. Gli Star Pillar offrono numerosi vantaggi, rispetto ai dischi autoventilati tradizionali. A cominciare dalla riduzione del peso proprio del disco e della sua temperatura d'esercizio e dai minori rischi di shock termico legati all'utilizzo intensivo dell'impianto frenante di servizio.

CHI È LA BREMBO

La Brembo nasce nel 1961, quando il boom economico consente a fasce sempre più ampie della popolazione italiana di acquistare un'automobile. A fondare una piccola officina meccanica a pochi chilometri da Bergamo è Emilio Bombassei, padre dell'attuale Presidente. Le esperienze maturate nei settori meccanico e metallurgico vengono messe a frutto per le forniture a importanti case automobilistiche, come l'Alfa Romeo. Il 1964 segna una pietra miliare nella storia dell'azienda bergamasca, che inizia a produrre i primi dischi freno italiani, rivolti al mercato del ricambio. Fino ad allora i dischi erano, infatti, importati dalla Gran Bretagna. Alla produzione di dischi freno si affianca la produzione di altri componenti del sistema frenante. Dal 1972, con una fornitura per la Moto Guzzi, la Brembo compare sulle motociclette prodotte in Europa. In breve,

l'Azienda raggiunge la leadership nel segmento dei sistemi frenanti per le due ruote. La consacrazione dell'eccellenza tecnologica avviene nel 1975, quando il patron di Maranello, Enzo Ferrari, affida alle cure dell'azienda bergamasca la Ferrari di Formula 1. In breve Brembo diventa leader nelle applicazioni di sistemi frenanti per le competizioni motoristiche sulle due e quattro ruote. Dalla metà degli anni '80 Brembo è attiva anche nel segmento dei freni a disco per i veicoli industriali, diventando fornitore strategico di Iveco e di altri brand. Oggi la società bergamasca è leader mondiale nella progettazione, sviluppo e produzione di sistemi frenanti e componentistica per auto, moto e veicoli industriali, per il mercato del primo equipaggiamento, i ricambi e il racing. Recentemente l'attività

del Gruppo si è estesa anche alla progettazione e produzione di sistemi di sicurezza passiva. L'azienda commercializza

i suoi prodotti in 70 paesi nel mondo, con sedi produttive in Italia, Polonia, Inghilterra, Repubblica Ceca, Slovacchia, Spagna, Germania, Brasile, Argentina, U.S.A., Messico, Cina e India. L'attività commerciale si avvale di società ubicate in prossimità dei principali mercati di riferimento, con sedi in Svezia, Francia, Inghilterra, U.S.A. e Giappone. Il Gruppo ha 7.241 collaboratori, di cui circa il 10 per cento è costituito da ingegneri e specialisti di prodotto, che lavorano nella ricerca e sviluppo. Nel 2013 il Gruppo ha fatturato complessivamente 1,566 miliardi di euro.

Nella pagina accanto la sede della Brembo. Sopra, il prototipo di veicolo leggero con freni brake by wire. A fianco, lo Star Pillar





prodotto < TEST STRALIS AT440S33T/P LNG



PULITO E SILENZIOSO

Provato su strada il primo Stralis a metano liquefatto utilizzato da un'azienda di trasporto italiana. Oltre al risparmio sul carburante e alla riduzione dei costi totali d'esercizio anche una riduzione della rumorosità

di Giorgio Garrone



Il metano, come recitava un vecchio slogan pubblicitario, ti da una mano. Se utilizzato come combustibile su veicoli commerciali e industriali al posto del gasolio fa molto di più, poiché consente di ridurre la spesa per il carburante fino al 40%, il livello sonoro, le emissioni inquinanti e i costi totali d'esercizio fino al 10%. Per verificare questi risultati sul campo, Camion&Servizi ha testato in anteprima uno dei cinque Stralis AT440S33T/P LNG in servizio presso la LC3, un'azienda di trasporto attiva in numerosi settori della grande distribuzione, sia per la movimentazione di carichi sfusi che di merci in regime di temperatura controllata, e nel trasferimento dei container. La collaborazione fra Iveco e LC3 per lo sviluppo di una flotta di trattori adatti a missioni a media-lunga percorrenza risale al 2011. Nello stesso anno la LC3 ha sottoposto alla Regione Lombardia, ottenendone l'approvazione, un progetto per la realizzazione di un impianto di distribuzione di LNG (gas naturale liquefatto) nella zona di Piacenza, indispensabile per garantire i rifornimenti e l'operatività del parco mezzi. Nel 2012 il progetto è stato condiviso con ENI, che ha curato la realizzazione di una stazione di rifornimento pubblica per il metano compresso e liquefatto inaugurata ufficialmente quest'anno. Visto dall'esterno, lo Stralis AT440S33T/P LNG si distingue da un trattore tradizionale con motorizzazione diesel per la presenza dei serbatoi di metano, che sono montati su entrambi i lati del telaio. Sulla destra, si trova quello criogenico del gas naturale liquefatto (LNG), che ha una capacità di 511 litri netti. L'LNG è stivato a -130°C, alla pressione di circa 9 bar. Sul lato sinistro del telaio sono collocate, invece, quattro bombole da 70 litri ciascuna, destinate al metano compresso (CNG) a 200 bar. Con questa soluzione, che prevede l'utilizzo come combustibile primario dell'LNG l'autonomia dello Stralis Natural Power supera i 750 chilometri, rispetto ai 350 chilometri dei modelli dotati solo di bombole di CNG. Il passaggio dall'alimentazione LNG a CNG avviene semplicemente schiacciando un pulsante collocato sulla plancia. Il trattore in prova è dotato di un motore FPT Industrial Cursor 8 Natural Power – di cui sono stati costruiti oltre 7mila esemplari nello stabilimento francese di Bourbon Lancy - a sei cilindri in linea di 7,8 litri di cilindrata, con una potenza di 330 Cv nell'intervallo da 1.785 a 2.000 giri al minuto. La coppia di picco è, invece, di 1.300 Nm fra 1.200 e 1.785 giri al minuto. Il propulsore monofuel (ossia con il gas naturale come unico combustibile) a ciclo Otto - e quindi - con candele d'accensione è dotato di quattro valvole e di due iniettori per cilindro e funziona con una miscela aria-gas in proporzioni stechiometriche. Una scelta tecnologica ribadita da Iveco anche nel passaggio tecnologico dalle versioni Euro V a quella Euro VI. A causa delle elevate temperature genera-

te durante il processo di combustione del gas (anche 800°C) i pistoni e le valvole sono realizzati in materiali speciali (che favoriscono lo scambio termico) e con trattamenti superficiali specifici. Il Cursor 8, disponibile anche nelle varianti da 270 Cv e 300 Cv, è dotato di turbocompressore a geometria fissa, con valvola di sovrappressione wastegate. Il combustibile, indipendentemente dalla modalità di stoccaggio nei serbatoi, arriva al motore in fase gassosa alla pressione di circa 9 bar. Se il metano proviene dal contenitore criogenico a -130°C, uno scambiatore di calore provvede all'evaporazione del metano liquefatto prima dell'iniezione nel condotto di aspirazione. Il Cursor 8 è abbinato a un cambio meccanico ZF a 16 rapporti (come nel trattore in prova), oppure a un automatico Allison a sei marce con convertitore di coppia. Per l'abbattimento degli inquinanti viene utilizzato un catalizzatore passivo a tre vie, che è di gran lunga meno complesso (e più leggero) dei sistemi di post-trattamento dei gas di scarico utilizzati per i propulsori Euro VI diesel e non richiede additivi come l'AdBlue. La cabina di guida dello Stralis LNG non presenta sostanziali differenze rispetto ai modelli con motorizzazione diesel. L'unica diversità è rappresentata dal pulsante per il passaggio dall'alimentazione a gas liquefatto a quella con metano compresso. L'indicatore del livello del carburante è lo stesso dei trattori standard. Su strada, lo Stralis LNG mette in evidenza un elevato grado di silenziosità, il che lo rende idoneo ai compiti di distribuzione nelle aree urbane durante le ore notturne. Il motore, che ha una risposta simile a quella di un'unità a benzina, deve essere tenuto a un regime più elevato rispetto a un diesel tradizionale. Ciò permette di sfruttare al meglio la potenza massima erogata per ridurre i tempi di percorrenza, senza penalizzare i consumi. Buono l'abbinamento del propulsore con il cambio meccanico ZF, che permette passaggi di rapporto fluidi e veloci. Con l'adozione dei propulsori a gas naturale compresso è possibile ridurre in modo significativo le emissioni di anidride carbonica, di particolato, di ossidi d'azoto e di idrocarburi non metanici. Le percorrenze medie annue previste per gli Stralis LNG utilizzati dalla LC3 si aggirano fra i 100 e i 120mila chilometri.





attualità-PRIMO DISTRIBUTORE ITALIANO DI GAS LIQUEFATTO

I trattori Iveco Stralis AT440S33T/P LNG Natural Power protagonisti dell'inaugurazione della prima stazione di rifornimento nazionale di metano liquido, realizzata dall'Eni a Piacenza

di Emanuela De Vita

UN PIENO DI LNG PER GLI STRALIS



Appartengono alla LC3 – un'azienda di trasporto specializzata nella movimentazione dei container e delle merci in regime di temperatura controllata per la grande distribuzione – i trattori Iveco

Stralis AT440S33T/P LNG Natural Power, protagonisti della cerimonia d'inaugurazione della prima stazione di rifornimento italiana di metano liquido, costruita dall'Eni a Piacenza. Il nuovo impianto rientra nel progetto LNG Blue Corridors che, nell'ambito del 7° programma quadro della UE per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, vuole promuovere il gas naturale liquefatto (LNG) come alternativa al gasolio nei trasporti su strada a medio e a lungo raggio. Il progetto prevede l'apertura di 14 stazioni di rifornimento, distribuite lungo quattro principali direttrici che attraversano il continente. Iveco ed Eni – leader tecnologici nei rispettivi settori – sono due dei 27 partner coinvolti nell'iniziativa europea. Il metano liquido erogato alla stazione di Piacenza proviene, via strada, da uno dei terminal costieri spagnoli (Barcellona), riforniti dalle navi metaniere. Con l'utilizzo del metano liquido, l'autonomia operativa degli Stralis LNG Natural Power supera i 750 chilometri, fattore che li rende idonei alle missioni di trasporto a medio-lungo raggio, senza rifornimenti intermedi. Nella configurazione standard il trattore AT440S33T/P LNG è equipaggiato con quattro bombole di metano compresso (CNG) da 70 litri collocate sul lato sinistro del veicolo e con un serbatoio criogenico – posto sul lato destro del telaio - di 511 litri netti. In questo contenitore, il gas naturale è immagazzinato allo stato liquido alla temperatura di -130°C e alla pressione di 9 bar. Il combustibile, prima di essere inviato al motore, un Cursor 8 Natural Power FPT da 7,8 litri di cilindrata e 330 Cv, è convertito allo stato gassoso tramite uno scambiatore di calore che utilizza l'acqua di raffreddamento del motore. Il pieno di metano liquefatto richiede meno di cinque minuti e nello stesso tempo la ricarica delle bombole di gas naturale compresso. In entrambi i casi, l'operatore addetto al rifornimento utilizza speciali connettori collocati sul lato destro del veicolo.

Il trattamento dei gas di scarico è basato su un semplice catalizzatore a 3 vie senza l'aggiunta di additivi come per le versioni a diesel.

Iveco, leader di mercato nel settore dei camion a trazione alternativa equipaggiati con propulsori alimentati a gas naturale, ha già commercializzato in Europa oltre 200 mezzi alimentati a LNG, principalmente in Spagna e nei Paesi Bassi, dove già esiste un'infrastruttura per la distribuzione del gas liquefatto. Il LNG offre



molteplici vantaggi rispetto al gasolio in termini di sostenibilità ambientale e di riduzione del costo totale di esercizio. I motori a gas naturale sono, infatti, molto più ecologici dei diesel Euro VI. Le emissioni di particolato risultano inferiori del 95 per cento rispetto a un propulsore tradizionale, mentre quelle degli ossidi di azoto (NOx) vengono ridotte del 35 per cento. Un abbattimento significativo interessa anche i livelli di anidride carbonica (CO2), che scendono del 10% nel caso di utilizzo del gas naturale fino al 100 per cento nel caso di bio-metano. Quest'ultimo è ottenuto dalla fermentazione delle bio-masse e si prevede che avrà nei prossimi anni uno sviluppo importante. Un altro vantaggio dei camion con motori alimentati a metano è rappresentato dalla riduzione della rumorosità, che cala in media di 5 Decibel rispetto alle versioni diesel, il che rende i mezzi a CNG/LNG particolarmente adatti alle missioni di raccolta rifiuti e di distribuzione in ambito urbano nelle ore notturne. Sotto il profilo economico, grazie ad una tassazione favorevole, l'utilizzo di gas naturale al posto del gasolio permette di diminuire fino al 40 per cento i costi del combustibile e di circa il 10 per cento il costo totale d'esercizio di un veicolo (TCO – Total Cost of Ownership).

Nella pagina a fianco, uno Stralis Natural Power della LC3 alla stazione di rifornimento Eni di Piacenza. Sopra, alcune fasi del rifornimento



FANNO BENE ALL'ARIA E ALL'ECONOMIA



Consegnati i primi esemplari della nuova gamma Stralis con motori Euro VI alimentati a gas naturale compresso. Con il metano calano le emissioni, la rumorosità e i costi d'esercizio

di Sara Buosi

Sono stati consegnati i primi veicoli della nuova gamma pesante Stralis Euro VI alimentati a gas naturale, lanciati sui mercati europei. Una scommessa su cui Iveco ha sempre puntato, in particolare per le missioni di trasporto nei

settori della distribuzione, della logistica a corto e medio-lungo raggio e dei servizi municipali, come la raccolta e la movimentazione dei rifiuti solidi urbani. Con il lancio degli Stralis Natural Power Euro VI, Iveco conferma la propria leadership nel settore delle trazioni a gas naturale, proponendo una gamma completa

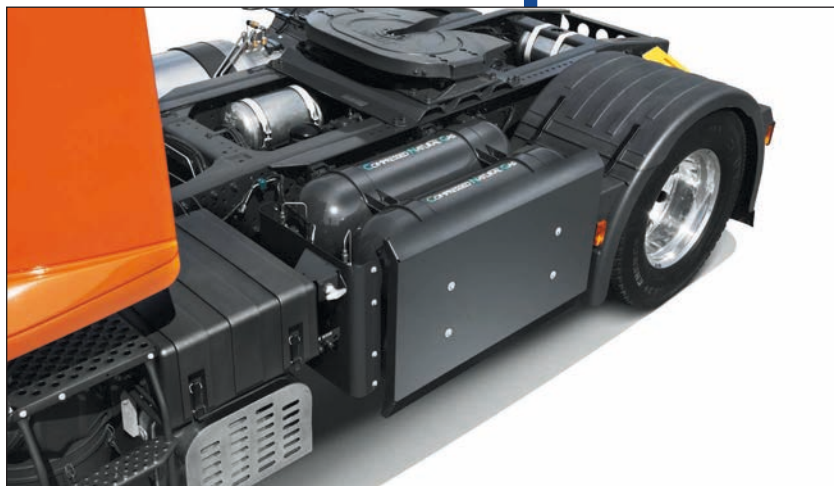
che spazia dai commerciali leggeri, ai pesanti e agli autobus per un totale di oltre 12mila unità consegnate, di cui 2mila nel corso del 2013.

L'ampia offerta di prodotto Stralis è in grado di soddisfare le diverse esigenze degli operatori del trasporto, con i cabinati a due e tre assi e i trattori a due assi. I veicoli, prodotti nello stabilimento Iveco di Madrid e assemblati sulla stessa linea delle versioni diesel, sono equipaggiati con il motore Cursor 8 Natural Power, da 270 a 330 Cv. Il propulsore è abbinato a un cambio meccanico ZF a 16 rapporti o a un automatico Allison a sei marce, dotato di convertitore idraulico di coppia. Per le versioni CNG, la capacità complessiva delle bombole varia da 440 a 1300 litri, con un layout che può essere personalizzato in base alle esigenze del cliente.

Per i veicoli impegnati nelle missioni a medio-lungo raggio, lo Stralis Natural Power è disponibile anche con un serbatoio di metano liquefatto (LNG), che permette di allungare l'autonomia operativa fra due rifornimenti successivi. Un risultato raggiunto utilizzando dapprima il combustibile allo stato liquido (preventivamente convertito in gas in uno scambiatore di calore) e, successivamente, quello allo stato gassoso contenuto nelle quattro bombole collocate sul lato sinistro del veicolo. Il metano liquefatto occupa un volume circa 3 volte inferiore a quello del gas naturale compresso alla pressione di 200 bar. In Europa sono già operativi 200 trattori Stralis Natural Power della precedente generazione, alimentati a LNG. Le prospettive di crescita dei pesanti a gas liquefatto sono decisamente favorevoli poiché, dallo scorso giugno, sono stati rimossi gli ostacoli normativi per l'omologazione di questa tipologia di mezzi in Europa e altrove. Il risultato è stato raggiunto grazie all'inclusione dei veicoli a gas naturale liquefatto (LNG) nel Regolamento UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) 110 che armonizza, a livello internazionale, i sistemi CNG e LNG e la loro installazione sui veicoli. Iveco è l'unico costruttore europeo ad aver confermato la propria scelta tecnologica nel passaggio da Euro V a Euro VI: i motori FPT Industrial a gas naturale, infatti, utilizzavano e utilizzano una miscela con un rapporto aria combustibile in proporzioni stechiometriche. Il Cursor 8 è un motore ad accensione comandata che funziona a ciclo Otto, cioè con candele d'accensione che provocano la combustione della miscela aria-gas immessa da un rail, con due iniettori per cilindro. Il trattamento dei gas di scarico è affidato a un catalizzatore a tre vie passivo, che non richiede l'impiego di additivi. I vantaggi dell'utilizzo di veicoli CNG/LNG sono molteplici: sia dal

punto di vista della sostenibilità ambientale, sia sotto il profilo della profittabilità delle aziende di trasporto. Prima di tutto, i motori alimentati a gas naturale sono molto più ecologici dei diesel Euro VI di ultima generazione. Il metano è, infatti, un combustibile pulito, con emissioni di particolato (-95% rispetto al diesel) e di ossidi d'azoto (gli NOx scendono del 35%) ridotte al minimo. Inoltre, l'utilizzo di camion a gas naturale permette di ridurre le emissioni veicolari di CO2 dal 10% fino al 100%. Quest'ultimo risultato è ottenuto con l'impiego di metano proveniente dalla fermentazione delle bio-masse. Infine, la riduzione della rumorosità che, in media, cala di 5 Decibel rispetto ai diesel tradizionali. Dal punto di vista della sostenibilità economica, la riduzione dei costi totali d'esercizio del TCO - Total Cost of Ownership - di un mezzo a gas naturale arriva fino al 10%. Il metano ha, infatti, un prezzo alla pompa sensibilmente inferiore al gasolio (-40 per cento, mediamente), il che consente di abbattere la voce di spesa preponderante, quella del combustibile, nel computo del TCO.

Nella pagina a fianco, uno Stralis Natural Power con motore alimentato a gas naturale. Sotto, un particolare del serbatoio criogenico per il metano liquefatto. In basso, le bombole del gas naturale compresso, collocate sul lato sinistro del veicolo





Nuovi prodotti, professionalità, presenza capillare sul territorio e servizi post vendita sono gli elementi su cui puntano i dealer e le officine per cavalcare la ripresa economica, come spiega Marcello Zanella Responsabile rete Iveco mercato Italia
di Giorgio Garrone



PRONTI A RIPARTIRE

I primi segni di un'inversione di tendenza, rispetto agli anni bui della crisi dell'immatricolato truck, si sono manifestati già lo scorso anno, quando alcuni dealer Iveco hanno deciso d'investire in nuovi impianti in Italia, puntando soprattutto sui servizi post-vendita. Per capire se si è trattato di casi isolati o di un trend in fase di consolidamento e per fare il punto su come la rete dei concessionari si prepara a cogliere le opportunità offerte dal mercato, Camion&Servizi ha intervistato Marcello Zanella, Responsabile rete Iveco Mercato Italia.

C&S: *Dopo il marcato calo dell'immatricolato di veicoli industriali di questi ultimi anni, come si presenta oggi la rete Iveco in Italia?*

Zanella: Bisogna fare una premessa. C'è stata una crisi di portata mondiale ben diversa dai consueti cicli economici che, in passato, hanno interessato il comparto automotive. Una crisi che ha coinvolto il sistema finanziario che, a sua volta, sostiene l'intera economia. Ciò ha impattato sulla capacità dei dealer di lavorare con i clienti, ponendo il problema della sostenibilità della rete a causa del marcato calo dei

volumi di vendita rispetto ai 'numeri' del 2007-2008. Le strutture interne delle concessionarie hanno dovuto essere rimodulate, così come il numero complessivo dei dealer sul territorio nazionale, senza però sacrificare – ed è un punto fondamentale – il livello di professionalità e la capillarità della presenza a fianco delle aziende di trasporto. Oggi abbiamo una quarantina di concessionarie, che coprono l'intera Penisola con un centinaio di punti vendita, cui si aggiungono oltre 500 centri di assistenza. Ciò significa che, dal punto di vista del numero delle strutture commerciali e assistenziali, siamo pronti a cogliere tutte le opportunità che un'eventuale ripresa del mercato ci presenterà.

C&S: *Di recente, alcune concessionarie hanno deciso d'investire in nuovi impianti, puntando soprattutto sui servizi post-vendita. È questa la strada da percorrere?*

Zanella: Certamente. All'ultima convention dei dealer italiani ci siamo posti come obiettivo prioritario la crescita di alcuni punti in percentuale del cosiddetto 'assorbimento post-vendita'. Si tratta di un parametro importante, che misura quale percentuale dei costi fissi di una concessionaria è coperto dall'erogazione dei servizi successivi alla vendita di un mezzo di trasporto.

C&S: *Quasi sono, oggi, i punti di forza della rete Iveco? La vicinanza al cliente? L'offerta di prodotti e servizi? La storicità della presenza sul territorio?*

Zanella: Un mix di tutto ciò. Le aziende di trasporto ci hanno sempre riconosciuto un ruolo di leader sia per la qualità del prodotto che per la capillarità della presenza sul territorio nazionale. Chi compra un camion Iveco trova un punto di riferimento ovunque, un plus che è una caratteristica peculiare del nostro brand. Poi, conta la gamma di prodotto interamente rinnovata: nel 2013 con i medi e i pesanti Euro VI, oggi con il Nuovo Daily, che debutta sul mercato al momento 'giusto', poiché nei primi mesi di quest'anno si sono visti i primi segni di ripresa dell'immatricolato nel comparto dei leggeri. Infine, c'è la storicità delle concessionarie che, in media, sono presenti al fianco delle aziende di trasporto da oltre 35 anni. Si tratta di business di famiglia, giunti ormai alla seconda o alla terza generazione, iniziati con la vendita dei veicoli Fiat e OM.

C&S: *Che ruolo avrà il Nuovo Daily nel promuovere il business delle concessionarie?*

Zanella: Il valore aggiunto del Nuovo Daily sta nel fatto che si tratta di un prodotto

Alla rete Iveco è sempre stato riconosciuto il ruolo di leader per la qualità del prodotto e per la presenza sul territorio

che va oltre il ruolo storico – riconosciuto dal mercato - di camion d'allestimento. E' stato, infatti, pensato per soddisfare le esigenze di un mercato che si sta sempre più orientando verso il furgone, soprattutto verso il furgone a ruota singola. Con il lancio del Nuovo Daily sono, in pratica, arrivate contemporaneamente due nuove gamme di prodotto, con le quali i dealer possono rispondere alle esigenze di chi chiede un cabinato e di chi, invece, vuole un van con un comparto di carico ottimizzato, anche di elevata cubatura.

Per la gamma Daily, la vicinanza al cliente

riveste un'importanza ancora maggiore rispetto al segmento dei pesanti. In quest'ottica, i concessionari hanno a disposizione uno strumento formidabile – il CRM – che consente loro di programmare le attività di prospezione, di contattare i potenziali acquirenti e di pianificare le azioni di marketing.

C&S: *Su quali nuovi servizi possono contare i dealer per incrementare la penetrazione commerciale dei camion di Iveco?*

Zanella: In Italia dobbiamo lavorare molto per promuovere e diffondere i contratti di manutenzione e riparazione. Il contratto è uno strumento fondamentale per mantenere il contatto con l'acquirente nell'arco dell'intero ciclo di vita del prodotto. Se il trasportatore ha acquistato servizi che lo riportano al dealer, inevitabilmente tornerà in concessionaria quando deciderà di cambiare il camion. Poi lavoreremo sul tema del monitoraggio dei consumi, per dimostrare alle aziende di trasporto che i costi di gestione (TCO, Total Cost of Ownership) possono essere abbassati. Un altro tema importante è quello dell'usato. Negli ultimi anni il modello business si è evoluto anche in questo settore, passando da un'attività di supporto alla vendita del nuovo a un centro di profitto generato dall'acquisto, dal ripristino e dalla rivendita dei camion di seconda mano.



Nella pagina a fianco, Marcello Zanella, Responsabile rete Iveco mercato Italia. Sopra, una concessionaria Iveco



IVECO ACENTRO APRE LA SEDE DI OLBIA



È stata recentemente inaugurata la nuova sede della concessionaria Iveco Acentro a Olbia. Il marchio CNH Industrial, a soli sei mesi dall'apertura dell'ormai avviata filiale di Muros, consolida così la propria visibilità in Sardegna, dove offre una risposta globale a tutte le esigenze di trasporto su strada e offroad. Con la nuova struttura di Olbia, Iveco Acentro, già punto di riferimento per gli utilizzatori di veicoli industriali leggeri, medi e pesanti e di mezzi cava cantiere con il brand Iveco, di minibus, autobus urbani e interurbani con Iveco Bus e di macchine movimento terra di New Holland Construction, aumenta ulteriormente la propria presenza nel nord dell'isola. La sede, aperta al pubblico lo scorso giugno, sorge su un'area di 6300 metri quadri, di cui 1500 coperti. È stata realizzata per offrire ai clienti un unico punto di riferimento delle eccellenze di Iveco: dalla vendita di veicoli nuovi e usati, ai servizi di post-vendita di assistenza, reperimento e distribuzione dei ricambi. La gestione di questi ultimi è affidata

alla storica officina Iveco dei fratelli Usai. La sede olbiese si aggiunge alle due già avviate di Cagliari (nella zona Industriale di Elmas), agli uffici commerciali di Nuoro e alla filiale di Muros (Sassari), realizzando così l'ambizioso progetto di espansione nel nord della Sardegna dei marchi di CNH Industrial. L'inaugurazione dell'impianto è stata anche l'occasione per mostrare due importanti novità nell'offerta di prodotto: il debutto in Sardegna del Nuovo Daily e la presentazione della gamma di macchine movimento terra di CASE Construction Equipment, di cui Iveco Acentro ha recentemente acquisito il mandato di vendita e assistenza per tutto il territorio regionale. Nella giornata inaugurale, i numerosi operatori invitati hanno potuto apprezzarne le prestazioni del Nuovo Daily, attraverso test drive organizzati dagli specialisti della concessionaria. 'Mentre altri abbandonano il mercato, Iveco Acentro raddoppia, anzi triplica' – ha affermato Paolo Ebraico, General Manager della concessionaria,

manifestando soddisfazione per la riuscita dell'evento e per gli ottimi risultati ottenuti dai brand di CNH Industrial in Sardegna. Iveco Acentro nasce nel 2010 da una joint-venture tra Iveco e Acentro Veicoli Industriali, storica concessionaria della casa italiana in Sardegna. Da allora è responsabile per tutta l'isola della vendita e dell'assistenza ai veicoli delle gamme Iveco, Iveco Bus e New Holland Construction e, da oggi, anche delle macchine movimento terra di CASE Construction Equipment.





MENO ATTRITI MENO CONSUMI

Gli oli motore a bassissima viscosità sviluppati in co-engineering da Iveco e PETRONAS Lubricants International fanno diminuire, rispetto ai lubrificanti precedenti, del 2 per cento i dispendi di gasolio del Nuovo Daily, favorendo il funzionamento del filtro antiparticolato

I lubrificanti hanno sempre avuto un ruolo fondamentale nel garantire il buon funzionamento dei motori in tutte le condizioni d'utilizzo, incluse quelle più stressanti. Oggi, sui propulsori Euro VI, gli oli motore, come l'Urania Daily FE sviluppato da PETRONAS Lubricants International (PLI) in partnership con Iveco per il Nuovo Daily, sono ancora più determinanti da due punti di vista: la riduzione dei consumi gasolio (cioè, la fuel economy) e la compatibilità con il sistema di post-trattamento dei gas di scarico (Exhaust after-treatment compatibility). La fuel economy è strettamente correlata al grado di viscosità dell'olio: più è basso, minori sono gli attriti fra le componenti meccaniche del motore, il che favorisce le performance e il contenimento dei consumi. Poiché però, a valle dei motori Euro VI, si trovano complessi sistemi di post-trattamento dei gas, la composizione chimica del lubrificante deve anche favorire il corretto funzionamento nel tempo del filtro antiparticolato (DPF). Lo fa con una formulazione a basso contenuto di ceneri solfatate del fosforo e dello zolfo, designata con l'acronimo inglese Low SAPS. Iveco è stato il primo costruttore a introdurre, nel 2002 con l'Urania Daily, i lubrificanti sintetici a bassa viscosità conformi alla classificazione SAE 5W-30, che hanno soppiantato le vecchie tecnologie con basi minerali. Ne hanno beneficiato i consumi di gasolio, che sono diminuiti in media dell'1,5 per cento. Quest'anno, con l'arrivo sul mercato dell'Urania Daily FE, Iveco e PETRONAS Lubricants fanno un ulteriore passo in avanti: sia nel campo della riduzione dei dispendi di carburante, sia dal punto di vista della compatibilità con il DPF, dell'allungamento degli intervalli di sostituzione e del contenimento dei costi totali d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership). L'Urania Daily FE è un lubrificante completamente sintetico con viscosità SAE 0W-30, specificatamente studiato per i motori della gamma F1C di FPT Industrial. Consente un elevato grado di economia dei consumi, che scendono del 4 per cento rispetto ai lubrificanti standard 15W-40 e del 2 per cento nei confronti dell'Urania Daily LS con viscosità SAE 5W-30. L'Urania Daily FE, inoltre, offre una protezione avanzata contro l'accumulo di ceneri nel sistema di post-trattamento, il che si traduce in una maggiore efficienza (fino al 40 per cento) del filtro antiparticolato. Un ulteriore vantaggio del Daily FE è l'allungamento degli intervalli di sostituzione del lubrificante, che possono raggiungere un massimo di 40mila chilometri a seconda della mission di utilizzo. Fattore, quest'ultimo, che ha una positiva ricaduta sulla riduzione dei costi totali d'esercizio del veicolo.

PETRONAS
Urania



PIÙ PALLETT PER L'AUTOMOTIVE

Come la Smet movimentata la componentistica destinata agli stabilimenti italiani di Fiat Chrysler Automobiles, Iveco e CNH utilizzando semirimorchi extralunghi da 15 metri abbinati a trattori Stralis Hi-Way 440AS48 Euro VI a telaio ribassato

di Giorgio Garrone



L'industria automotive ha esigenze del tutto particolari per il trasporto e la logistica dei componenti provenienti dai fornitori e destinati ai centri produttivi. Lo sa bene la Smet, società con una flotta di oltre 300 mezzi pesanti e 1.300 semirimorchi, che cura la supply chain per le fabbriche italiane di FCA - Fiat Chrysler Automobiles, Iveco e CNH, utilizzando una soluzione innovativa. Al posto dei tradizionali semirimorchi di 13 metri e mezzo vengono, infatti, impiegati gli extralunghi di 15 metri – la Smet ne avrà in linea una trentina entro quest'anno –, testati su strada nell'ambito del 'Progetto diciotto'. L'idea nasce da una precisa esigenza: trasportare, con una combinazione ribassata di 3 metri di luce utile interna e 120 metri cubi di volumetria complessiva, 38 europallet al posto dei 33 movimentati da un autoarticolato tradizionale.

Questa soluzione è l'ideale per il navettamento dei componenti automotive a medio raggio – tipicamente, su distanze non superiori a 350 chilometri – con ritorni dei contenitori vuoti. 'Questi veicoli – spiega Domenico De Rosa, Sales manager della Smet – operano e opereranno nei prossimi cinque anni tra gli stabilimenti e i fornitori di Fiat Chrysler Automobiles, Iveco e CNH con flussi bilanciati in andata e in ritorno. Gli



extralunghi maxivolume sono trainati da trattori ribassati Iveco Stralis Hi-Way 440AS48 Euro VI con motorizzazione da 480 Cv, gommati in /60'. Cos'ha spinto la Smet a sperimentare gli autoarticolati da 18 metri? 'Siamo stati dei pionieri nell'ambito del Progetto diciotto, fin dall'inizio dei test su strada. Dopo averne sperimentato la funzionalità a partire dal 2010 – il guadagno in efficienza arriva al 20 per cento e oltre - abbiamo investito in questa soluzione innovativa

Sopra e nella pagina a fianco, un semirimorchio extralungo della Smet mentre affronta una rotatoria.

Nella pagina seguente, una fase del carico in uno degli stabilimenti di Iveco

VENTICINQUE SONO TROPPI, DICIOTTO VANNO BENE

Il 'Progetto diciotto' è un'iniziativa pilota promossa nel 2009 dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), da Iveco – responsabile del monitoraggio del progetto in fase esecutiva – dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competente per il nulla osta alla sperimentazione e alla circolazione, e dal CSST – Centro Studi sui Sistemi di Trasporto – per la sperimentazione in Italia di autoarticolati di 18 metri di lunghezza complessiva, al posto delle tradizionali combinazioni 16,5 metri.

Scopo della sperimentazione, autorizzata a luglio 2008 da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è verificare sul campo, in condizioni operative reali, la riduzione dei costi medi per unità di merce movimentata, l'effettiva compatibilità degli autoarticolati extralunghi con le infrastrutture stradali e la loro manovrabilità sui piazzali e in prossimità delle banchine di carico.

I risultati del test, ottenuti mediante il monitoraggio in parallelo delle missioni effettuate da combinazioni standard e da quelle di 18 metri, consentiranno al Ministero di partecipare alle discussioni in sede Ue sull'evoluzione delle normative sui pesi e sulle dimensioni dei veicoli. La prima fase del 'Progetto diciotto' ha coinvolto una trentina di mezzi, mentre la seconda, appena iniziata, prevede di il monitoraggio su strada di circa 300 autoarticolati.

Le combinazioni di 18 metri di lunghezza permettono di caricare 38 europallet, invece dei 33 degli autoarticolati standard. Il guadagno, in termini di volume di carico, è compreso fra i 10 e i 20 metri cubi (in percentuale, si va dal +11 al +22%) in confronto a un semirimorchio tradizionale di 13,5 metri da 90 metri cubi, con altezza utile interna di 2,7 metri.

La soluzione da 18 metri è sicuramente più adatta alle caratteristiche delle infrastrutture nazionali delle combinazioni extralunghe di 25,25 metri, conosciute come Eurocombi, sperimentate in alcuni paesi europei come la Germania, l'Olanda e la Repubblica Ceca. Gli Eurocombi, peraltro, sono stati recentemente 'bocciati', dal Parlamento Europeo che, nella seduta plenaria del 15 aprile scorso, ne ha fermato lo sviluppo sopprimendo la proposta della Commissione di consentire il traffico transfrontaliero di queste combinazioni.



CHI È IL GRUPPO SMET

La Smet, che ha sede legale a Roma, cura in Italia la logistica degli stabilimenti di Fiat Chrysler Automobiles, Iveco e CNH. Nata nel 1950, si è specializzata nel settore automotive, dove si occupa della raccolta, del trasporto (intermodale strada-ferrovia) e della distribuzione della componentistica verso i siti produttivi.

La flotta della Smet può contare attualmente su oltre 300 mezzi pesanti, cui si aggiungono circa 1.300 semirimorchi. Undici sono i principali centri di stoccaggio e smistamento dei componenti, distribuiti in tutta la Penisola. Sono situati a Torino, Venezia, Udine, Bologna, Livorno, Pisa, San Salvo, Atessa, Melfi, Frosinone e Salerno.

I magazzini coprono un'area complessiva di decine di migliaia di metri quadri. Il flusso giornaliero delle merci negli stabilimenti di Fiat Chrysler Automobiles, Iveco e CNH richiede l'impiego di 120 veicoli, mentre oltre 400 mezzi a carico completo (160 unità) o parziale (250 circa) vengono utilizzati per la raccolta dei componenti o dei materiali diretti alle fabbriche. L'intermodalità dei collegamenti è assicurata da quattro terminal ferroviari: Orbassano (Torino), Atessa (Chieti), Marcianise (Caserta) e San Nicola di Melfi (Potenza). Quest'ultimo, che sorge un'area di oltre 250 mila metri quadri (di cui 30mila coperti), ha uno scalo con circa 6.000 metri di tracciato ferroviario.

Oltre a occuparsi della logistica di Fiat Chrysler Automobiles, Iveco e CNH in Italia, la Smet alimenta la supply chain degli stabilimenti spagnoli di Iveco, situati a Madrid e Valladolid. I carichi diretti a queste località vengono imbarcati a Savona e sbarcati a Valencia, da dove proseguono via strada verso i siti di destinazione finale.

nella speranza che, fra alcuni anni, la nuova dimensione venga recepita come standard dalla normativa. Quali precauzioni bisogna mettere in atto per utilizzare su strada le combinazioni extralunghe? I percorsi e la viabilità lungo gli itinerari devono essere preventivamente monitorati in remoto, mediante un'analisi effettuata sulle mappe digitali del centro di controllo logistico. A ciascun veicolo viene affidata sempre la stessa rotta. Se interviene qualche cambiamento nel punto di arrivo o in quello di partenza, occorre effettuare un'analisi supplementare degli eventuali ostacoli. E, poi, ci sono i corsi di formazione per gli autisti, che vengono sensibilizzati sulla dimensione non comune della combinazione trattore-semirimorchio. Gli Stralis Hi-Way sono dotati di speciali attrezzature di sicurezza, oltre ai dispositivi standard? 'Gli autoarticolati di prossima immatricolazione monteranno uno speciale sistema di frenatura automatica in retromarcia. Il dispositivo si attiva quando i sensori a ultrasuoni, posizionati in coda al semirimorchio, rilevano un ostacolo durante le manovre. Quali sono le qualità più apprezzate degli Stralis Hi-Way da 480 Cv, abbinati ai semirimorchi extralunghi? 'Sicuramente, l'economicità di gestione e l'affidabilità su strada'.



Parts&Services <SERVIZI E PACCHETTI PER IL NUOVO DAILY

UN MARE DI VANTAGGI

Una gamma ampia e diversificata di accessori per tutte le esigenze, ricambi originali, contratti di servizio, estensioni di garanzia, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria tutto incluso e tanto altro per chi compra un Nuovo Daily





I Nuovo Daily è un veicolo speciale, anche sotto il profilo dei servizi post vendita e dell'attenzione dedicata a chi l'ha acquistato. Per chi vuole personalizzare il proprio Daily, le possibilità sono praticamente infinite, grazie a una gamma accessori ricca e diversificata. Come la pavimentazione del vano di carico, che può essere facilmente smontata mediante una serratura girevole ma, allo stesso tempo, rimane saldamente ancorata grazie all'alta qualità dei materiali. I rivestimenti, resistenti all'umidità, agli agenti chimici e ai graffi, proteggono efficacemente gli interni del furgone. La bagagliaia, che comprende un'ampia gamma di accessori, si adatta perfettamente a ogni tipo di configurazione e di passo dei furgoni. È costituita da una struttura in alluminio, immune da corrosione, facilmente riparabile in caso di danno ed esente da manutenzione. S'installa facilmente utilizzando punti di fissaggio, senza dover forare la carrozzeria. Lo studio dell'ancoraggio al tetto distribuisce il carico in modo uniforme e sicuro. Viene fornita in due versioni, standard e lunga, per soddisfare tutte le esigenze di carico. Il Nuovo Daily può essere, inoltre, dotato di un sistema

totale di protezione. Dispone, infatti, di 'pushbar' frontale e di barre di rinforzo laterali in acciaio inossidabile, sviluppate per incrementare la sicurezza attiva e passiva del veicolo in caso d'impatto. Caratterizzati da un design grintoso, gli spoiler di Iveco sono costruiti in materiale innovativo e si applicano al tetto del veicolo con grande facilità. Sono regolabili e non devono essere smontati per sostituire le luci sul tetto. Rappresentano, inoltre, un'ottima soluzione per ridurre i consumi, poiché forniscono un contributo non trascurabile all'abbattimento della resistenza aerodinamica. I sistemi retrovisivi sono ideali per fornire maggiore visibilità al conducente durante le manovre in retromarcia, a tutto vantaggio della sicurezza. Sono disponibili tre soluzioni complete con monitor a colori TFT, LCD e con una o due telecamere, caratterizzate da un elevato grado di protezione contro le polveri e l'acqua.

ASSISTENZA CAPILLARE, RICAMBI ORIGINALI E RIGENERATI

Un altro vantaggio di chi compra un Nuovo Daily è la capillarità della rete di assistenza. Il network di oltre 4.800 concessionarie e officine Iveco in tutto il mondo, di cui oltre 2mila in Europa, garantisce un servizio professionale, rapido ed efficace. Fattori, questi, decisivi per orientare le scelte degli acquirenti. Altro punto 'forte' per chi ha acquistato un Daily è costituito dai ricambi originali Iveco. I componenti sono, infatti, garantiti da un processo di selezione dei fornitori e delle materie prime, da accurati test di conformità e da severi controlli di affidabilità lungo tutta la filiera produttiva e distributiva. Sono otto i magazzini in Europa che, grazie alle tecnologie più innovative, funzionano come un unico centro di distribuzione virtuale in grado di gestire più di 350mila 'voci' con performance d'eccellenza. Iveco si avvale di un sistema di approvvigionamento integrato, che garantisce la disponibilità o la consegna in 24 ore dei ricambi, con tracciatura (a tutela dell'origine) dall'entrata in magazzino fino all'officina di destinazione. Grazie all'esperienza acquisita, all'accurata selezione di materiali e fornitori e all'utilizzo di tecnologie e processi d'avanguardia, Iveco è anche in grado di garantire una nuova vita a motori, cambi, turbine, iniettori e molti altri componenti, offrendo una valida alternativa al prodotto nuovo. La rigenerazione in Iveco è un processo industrializzato, che rispetta le specifiche tecniche e gli standard di produzione previsti per i ricambi originali. Severi collaudi al banco certificano la più elevata qualità, assicurando ai ricambi rigenerati prestazioni, percorrenze ed emissioni pari ai componenti di primo impianto. A conferma dell'elevato standard qualitativo, le condizioni di garanzia e gli intervalli di manutenzione e sono identici a quelli previsti per i ricambi di nuova fabbricazione. Per gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, Iveco mette a disposizione una vastissima gamma di pacchetti 'tutto incluso' a prezzo fisso e trasparente, che comprende i costi dei ricambi originali e quelli della manodopera. Iveco assicura anche sul Nuovo Daily un programma diversificato di servizi d'assistenza. I servizi personalizzati Elements propongono un'ampia gamma di contratti di manutenzione e riparazione e di estensione della garanzia, modulari e flessibili. Ciò permette di mantenere nel tempo il valore residuo del veicolo. La grande flessibilità di Elements garantisce un servizio 'su misura', strutturato sulla realtà operativa della singola azienda di trasporto. Il cliente ha la possibilità di scegliere i livelli di servizio che più si addicono alla propria tipologia di business, avendo sempre la certezza di costi fissi e sotto controllo.



C'È ANCHE IL DAILY CLUB

L'attenzione per chi compra un Nuovo Daily comincia con il Daily Club, che costituisce un'opportunità unica per godere di privilegi esclusivi durante l'intero ciclo di vita del veicolo. Basta registrarsi sul sito www.dailyclub.iveco.com per ottenere informazioni e servizi dal mondo post-vendita, che riguardano nuove iniziative, offerte speciali, anteprime di promozioni nazionali, eventi, novità di prodotto, buoni sconto su ricambi e accessori e molto altro.

DAILY CLUB



UN'ALTRA VITA COSTA MENO

Con il remanufacturing dei propulsori di FPT Industrial e dei loro componenti nello stabilimento francese di Garchizy si ottengono sensibili risparmi sui costi, con un'aspettativa di vita identica al nuovo

Lo stabilimento francese di Garchizy, fondato nel 1907 e dedicato all'attività di remanufacturing fin dal 1963, occupa circa 120 addetti su una superficie di 4.300 metri quadri, dei quali 2.700 coperti; la sua eccellenza tecnologica è confermata dalle numerose certificazioni ottenute nel corso degli anni, tra le quali la ISO 9001:2000 e la ISO TS 16949 per quanto riguarda le tematiche relative alla qualità, la ISO 50001, la OHSAS 18001 e la ISO 14001 per quanto attiene invece l'ambiente e la sicurezza.

La gamma che viene sottoposta al processo di "rigenerazione" comprende sia motori per applicazioni on-road che off-road e spazia dai propulsori leggeri della Serie F1, a quelli medi della Serie NEF, ai pesanti delle Serie Cursor e Vector.

Nello stabilimento di Garchizy si rigenerano non solo i motori completi e i basamenti, ma anche i loro componenti, nella fattispecie la pompa di iniezione, il turbo e la testa cilindri.

Ma vediamo da vicino in cosa consiste il processo di rigenerazione di un motore o di un suo componente.

Grazie a quello che nel gergo aziendale viene definito processo di "remanufacturing", i motori usati provenienti da concessionari autorizzati sono disassemblati e ciascun pezzo viene pulito e controllato, utilizzando le tolleranze e i metodi di calibratura più all'avanguardia. I materiali grezzi provenienti da pezzi non adatti alla rigenerazione vengono riciclati. Inoltre, tutti i motori rigenerati vengono testati e devono garantire una performance che sia in linea con le specifiche tecniche.

I componenti ritornano in attività o come parti di ricambio, o all'interno di motori completamente ricondizionati. I motori completi invece, vengono ricostruiti in base alle dimensioni e alle specifiche originali, così da facilitarne l'installazione e ridurre al minimo il fermo, ma incorporano la più recente tecnologia innovativa.

Ma quali sono le ragioni per le quali un possessore di camion dovrebbe decidere per l'acquisto di un motore rigenerato? Le ragioni sono molteplici e sintetizzabili come segue:

- Allungamento della vita di veicoli ed attrezzature industriali mediante la sostituzione di un motore usato con un'unità analoga, ma ricostruita beneficiando degli ultimi aggiornamenti tecnologici
- Risparmio del 10-25% acquistando un motore rigenerato rispetto a uno nuovo
- Disponibilità di un'ampia selezione di parti di ricambio
- Garanzia di 12 mesi per tutti i componenti e motori rigenerati
- Aspettativa di vita del prodotto identica a quella degli motopropulsori nuovi, grazie all'estrema accuratezza del controllo di qualità
- Processi di rigenerazione eseguiti in conformità con le norme ISO 9001/2000 e ISO 14001

Possiamo affermare che, per un cliente, scegliere un motore rigenerato costituisce uno dei modi migliori per mantenere costante il valore residuo di un veicolo con un costo competitivo.

Lo stabilimento di Garchizy rigenera sia motori a benzina che diesel; i suoi principali clienti sono CNH Industrial e il Gruppo FCA.

È grazie all'elevatissimo livello tecnologico e al costante processo di formazione degli addetti che caratterizzano FPT Industrial, che Garchizy riesce a garantire ai propri clienti un processo di rigenerazione all'avanguardia.

Ovviamente, tutti i motori di FPT Industrial possono essere rigenerati a Garchizy; la gamma di prodotti di FPT è estremamente ampia e si snoda su sei famiglie di motori, con una potenza da 31 a 740 kW e trasmissioni con coppia massima da 200 a 500 Nm). Le applicazioni sono svariate e vanno dall'automotive al settore agricolo e cava cantiere, dalla generazione di corrente all'ambito marino.

La scelta di sviluppare, brevettare e adottare sui propri propulsori la tecnologia HI-eSCR per il contenimento delle emissioni previsto dalle normative Euro VI e la grande attenzione alle attività in Ricerca e Sviluppo rendono FPT Industrial uno dei principali protagonisti a livello mondiale nel settore dei motopropulsori per uso industriale.





NATI PER FAR RISPARMIARE

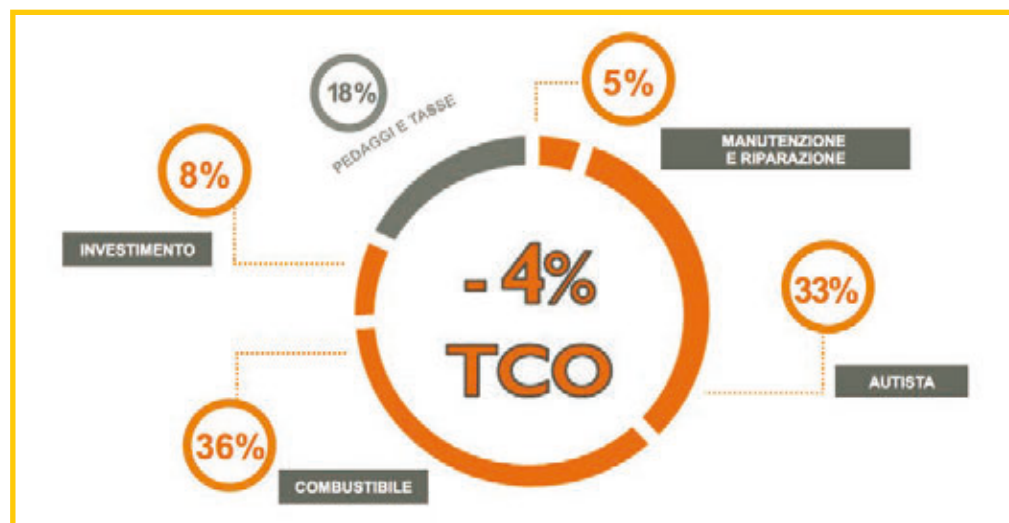
Abbattere gli oneri di gestione dei veicoli nell'arco dell'intero ciclo di vita, dai consumi di carburante ai costi di manutenzione e riparazione, è uno degli obiettivi prioritari di Iveco, come dimostrano lo Stralis Hi-Way, il nuovo Eurocargo Euro VI e il Nuovo Daily

di Giorgio Garrone



Dal contenimento degli oneri d'esercizio dei mezzi nell'arco del loro intero ciclo di vita operativo – il TCO, Total Cost of Ownership – dipendono la sopravvivenza sul mercato e la redditività delle aziende di trasporto. Ne è ben consapevole Iveco, che ha sempre considerato la riduzione delle voci di costo che contribuiscono a formare il TCO una delle priorità di progetto nello sviluppo dei nuovi veicoli. L'attenzione si è concentrata su tutti gli aspetti del problema: dall'abbattimento dei consumi di gasolio alla diminuzione delle spese per gli interventi di assistenza fino al valore residuo del mezzo al termine del primo ciclo di vita e alle soluzioni di finanziamento più adatte alle singole esigenze. Questi capisaldi hanno trovato precisi riscontri in tutte le gamme recentemente introdotte sul mercato da Iveco: a partire dallo Stralis Hi-Way, passando per il nuovo Eurocargo Euro VI, fino ad arrivare al Nuovo Daily.

L'Hi-Way in configurazione Euro V, lanciato sul mercato nel 2012, ha ridotto del 4% i costi totali d'esercizio. Un risultato ottenuto grazie alla migliorata aerodinamica della cabina, all'elevato livello qualitativo del veicolo, all'abbassamento dei costi di manutenzione e riparazione e all'introduzione dell'innovativo sistema Iveconnect per la gestione della flotta e la valutazione dello stile di guida del conducente. L'Iveconnect, in particolare, consente di accedere a due set di funzioni dedicate rispettivamente all'autista - Iveconnect Drive - e al gestore flotta, Iveconnect Fleet. La modalità Drive comprende il navigatore con specifiche funzionalità per i mezzi industriali, il sistema Driving Style Evaluation (DSE), che valuta lo stile di guida dell'autista e agisce da istruttore di bordo in tempo reale, e il sistema di ausilio alla guida Driver Attention Support, per proteggere l'autista dalla stanchezza e dai colpi di sonno. La stessa interfaccia touch-screen sulla plancia è anche il terminale di bordo dei servizi di fleet management, Iveconnect Fleet, proposti da Iveco in collaborazione con Astrata, leader mondiale nel settore. Il Driving Style Evaluation valuta i comportamenti del conducente che impattano direttamente sui consumi di carburante: l'approccio e la frequenza delle fermate, le accelerazioni e le decelerazioni, lo sfruttamento dell'inerzia del veicolo, l'innesto del rapporto ottimale e il corretto utilizzo dei sistemi di rallentamento ausiliari. Con un corretto stile di guida, l'abbattimento dei consumi di combustibile può arrivare anche al 10-12 per cento. Nel passaggio dalle motorizzazioni Euro V a quelle Euro VI, la tecnologia Hi-eSCR senza ricircolo dei gas di scarico in camera di combustione brevettata da FPT Industrial, ha consentito un'ulteriore riduzione del consumo di combustibile, mantenendo invariati i costi di manutenzione e riparazione rispetto a Euro V. Nel 2013 l'ente di certificazione tedesco TÜV, nel corso di rigorose prove su



Nel grafico, la riduzione dei costi totali d'esercizio (TCO), ottenuta con lo Stralis Hi-Way

strada, ha infatti registrato un delta sui consumi del 2,33% tra Euro VI ed Euro V (su modello Cursor 11 da 460 Cv). Lo stesso TÜV, in passato, aveva certificato i positivi risultati (-7,32% sui consumi) ottenuti dall'EcoStralis Euro V rispetto allo Stralis in versione standard. Ma il processo di miglioramento dello Stralis Hi-Way Euro VI non conosce soste. Il nuovo Efficiency Package, ora disponibile su tutti gli Stralis con motori Cursor 11 e Cursor 13, consente una ulteriore diminuzione di consumi fino al 2%. Inoltre l'intervallo di sostituzione del filtro antiparticolato è stato allungato da 450 a 600 mila Km, con una conseguente riduzione dei costi di manutenzione. La nuova gamma Stralis Euro VI è disponibile anche in versioni Cursor 8 Natural Power. Con l'utilizzo della tecnologia CNG / LNG i costi di rifornimento possono scendere fino al 40 per cento per una riduzione del TCO fino al 10%. Il contenimento dei costi di gestione è stato uno dei principali obiettivi di Iveco anche nella progettazione dell'Eurocargo Euro VI. Nelle missioni miste tipiche di un camion del segmento medio, con tratti urbani, suburbani e autostradali, l'elevata efficienza delle motorizzazioni Hi-eSCR consente di mantenere invariato il consumo equivalente (gasolio più urea) rispetto ai propulsori Euro V. Negli impieghi prevalentemente interurbani le riduzioni di consumo sono, invece, dell'ordine del 2 per cento. Il peso del sistema after-treatment inoltre, è mediamente inferiore di 70 Kg rispetto a quello dei competitor che utilizzano il sistema EGR ed SCR. Infine, il Nuovo Daily. Rispetto alla precedente gamma, consente una riduzione dei consumi fino al 5,5% grazie ai miglioramenti apportati all'aerodinamica, ai propulsori, all'utilizzo di oli a bassa viscosità e a nuove funzionalità come l'Ecoswitch. L'abbattimento del consumo di combustibile può arrivare fino al 14 per cento in ambito urbano con l'adozione del pacchetto 'Full Eco Pack' - che include il sistema Start&Stop - pensato per le missioni di distribuzione. Ma non basta. Il Nuovo Daily ha costi di manutenzione e riparazione inferiori del 5 per cento rispetto al precedente modello e un valore residuo superiore, in media, del 4 per cento. L'abbattimento degli oneri di gestione richiede un impegno a 360° su tutte le voci di costo: obiettivo imprescindibile per Iveco, da sempre focalizzato sulle esigenze di business dei propri clienti.



150 ANNI D'ECCELLENZA

Con una cerimonia cui hanno partecipato oltre 7mila invitati, Magirus ha festeggiato il secolo e mezzo di attività nel mondo dei veicoli antincendio. Le ultime novità di prodotto presentate

di Giorgio Garrone

C

entocinquant'anni d'eccellenza nella realizzazione di veicoli antincendio ultra specializzati seguendo sempre la filosofia visionaria del fondatore, Conrad Dietrich Magirus. È questo il traguardo raggiunto da Magirus che, nello storico stabilimento di Ulm, ha recentemente festeggiato l'anniversario della fondazione, avvenuta

nel 1864, con una cerimonia in grande stile, cui hanno partecipato oltre 7mila invitati, fra maestranze, specialisti del settore e Vigili del fuoco provenienti da tutto il mondo. Magirus, che fa parte di CNH Industrial, ha oltre 1.300 addetti, che lavorano alla realizzazione di attrezzature antincendio di tutti i tipi – autoscale, autopompe, autobotti pompa, veicoli di soccorso combinati e mezzi aeroportuali, in quattro poli produttivi: Ulm, dove è ubicato anche un centro d'eccellenza e d'addestramento firefighting, Brescia, Chambéry (Francia) e Kainbach (Austria). Lo stabilimento tedesco, che occupa un'area di 321mila metri quadri di cui oltre 103mila coperti, comprende, oltre alle linee produttive, un reparto di ricerca e sviluppo e gli impianti per la calibrazione delle pompe e sistemi schiuma, e la validazione dei veicoli e delle attrezzature. A ciò si aggiungono le strutture della Fire Fighter Academy e della Magirus Experience Center, una vera e propria Home of Firefighters. Qui vengono spiegate in dettaglio ai Vigili del fuoco, al momento della consegna dei veicoli, le caratteristiche tecniche dei più recenti dispositivi antincendio. In occasione dell'anniversario della fondazione, Magirus ha presentato un ampio ventaglio di novità di prodotto: la turbina Aircore, la terza generazione del veicolo di soccorso combinato Multistar, l'innovativa cabina modulare Magirus TEAM Cab, il nuovo design dei veicoli autoscala ed il Rescue Loader, un sistema di trasporto per l'evacuazione delle persone in sovrappeso durante gli interventi d'emergenza. L'Aircore che, per le sue dimensioni contenute e il ridotto assorbimento energetico (25 kW) viene montato sul telaio di un Daily 4x4 adatto a impieghi off-road, è una turbina di alte prestazioni, concettualmente simile a un 'cannone' per l'innevamento artificiale delle piste da sci. Serve per spruzzare acqua finemente atomizzata sui focolai d'incendio, operando da una distanza massima di 80 metri. Le gocce d'acqua, che hanno dimensioni studiate per ottenere il massimo effetto di raffreddamento, riducono la temperatura nelle aree circostanti l'incendio, facilitando così l'intervento dei Vigili del fuoco. L'Aircore può essere ruotato di 360 gradi, innalzato di 50 gradi o abbassato di 20 gradi rispetto all'orizzontale. La quantità d'acqua nebulizzata varia da 1.000 a 3.500 litri al minuto, secondo le esigenze operative. La terza generazione del mezzo di soccorso combinato Multistar ingloba una serie d'innovazioni tecniche, basate sull'esperienza accumulata da Magirus con le precedenti gamme. Oltre alle luci a Led per la delimitazione dell'area di lavoro attorno al veicolo, sul Multistar 3 è stata incrementata del 25 per cento

la capacità del serbatoio dell'acqua (che ora raggiunge i 1.900 litri) e sono state modificate la pompa e i condotti di adduzione. Ciò permette di montare sul veicolo, come optional, il sistema Caddisys per l'utilizzo di schiume estinguenti. Un'altra novità di prodotto presentata da Magirus è la cabina TEAM Cab, disponibile in numerose configurazioni, caratterizzate da due varianti d'altezza, due larghezze e tre possibili lunghezze. La Magirus TEAM Cab – TEAM sta per Technology Equipped Advanced Module - utilizza un concetto costruttivo modulare, pensato in funzione delle diverse esigenze operative delle squadre dei Vigili del fuoco. In quest'ottica, un sistema di binari sul pavimento consente di configurare la disposizione e il numero dei sedili. Ergonomia, sicurezza e funzionalità sono i criteri di progetto della nuova autoscala di Magirus. Il veicolo presenta un incremento del 20 per cento della volumetria del comparto dirocabina, destinato allo stivaggio delle attrezzature di soccorso. L'uso estensivo di luci a Led, sia nella sezione posteriore dell'autoscala che per delimitare l'area di lavoro della sovrastruttura, è stato pensato per migliorare le condizioni di sicurezza degli operatori. Infine, il sistema di trasporto Rescue Loader RL 500, ideato per rimuovere in sicurezza le persone in sovrappeso. Installato all'estremità di una scala al posto del tradizionale cestello di lavoro, può trasportare un carico massimo di 500 kg. Un dispositivo di auto livellamento permette di mantenere la barella in posizione orizzontale, indipendentemente dall'angolo d'inclinazione dell'autoscala.





CHECK-UP PER DRIVER E CAMION

Con l'iniziativa Iveco Check Stop, un servizio gratuito di controllo sullo stato di vigilanza dei conducenti e sulla funzionalità dei veicoli

di Emanuela De Vita

Sei tappe nazionali presso centri logistici, interporti e aree di servizio - da Torino a Nola, passando per Novara, Verona, Bologna e Roma - per offrire un controllo gratuito dello stato di vigilanza e dell'affaticamento dei conducenti e della funzionalità dei camion. Questa, in sintesi, l'attività della campagna Iveco Check Stop, promossa da Iveco a cavallo fra giugno e luglio per prendersi cura della salute degli autotrasportatori e dei loro mezzi. L'iniziativa, attivata in collaborazione con il Dipartimento di Neuroscienze (DINO GMI) dell'Università degli Studi di Genova e patrocinata dal Ministero dei Trasporti, dall'Associazione Italiana Medici del Sonno, dal

Dipartimento di Scienze della Salute (DISSAL) dell'Università di Genova e dall'Unione Interporti Riuniti, si è concretizzata nell'allestimento di specifiche aree di servizio, con un veicolo hospitality, con all'interno una zona relax e una sala medica, agganciato a uno Stralis Hi-Way. Lì, sono stati effettuati i check-up medici per il controllo di tutti i segni e i sintomi di eventuali disturbi del sonno o della vigilanza, che determinano sonnolenza alla guida. Gli autotrasportatori si sono sottoposti a un test completamente anonimo e gratuito sulle problematiche del sonno - come l'eccessiva sonnolenza diurna, l'insonnia, le apnee notturne - effettuato da personale medico altamente qualificato dell'Università di Genova (DINO GMI). Al termine,



hanno ricevuto informazioni sulle buone norme di comportamento per un sonno ristoratore e utili consigli per un corretto approccio alle patologie del sonno. Elementi, questi, di rilevante importanza per la sicurezza, poiché recenti studi clinici hanno confermato che l'eccessiva sonnolenza diurna alla guida è causa o concausa del 22% degli incidenti stradali ed è uno dei principali fattori che determinano incidenti mortali sulla rete autostradale. All'esterno del veicolo hospitality è stata, invece,



allestita un'area tecnica per effettuare un check del funzionamento dei gruppi ottici anteriori e posteriori dei camion, con eventuale sostituzione gratuita dei componenti in avaria, e la misurazione della profondità del battistrada degli pneumatici, indice della loro usura e possibile causa di incidenti stradali. Con Iveco Check Stop, Iveco conferma ancora una volta il proprio impegno rivolto al tema della sicurezza stradale.

La campagna si inserisce nell'ambito delle iniziative di sostenibilità dell'azienda, brand del Gruppo CNH Industrial che, anche nel 2013, si è confermata Sector Leader negli indici Dow Jones Sustainability World e Europe. Le problematiche della sicurezza su strada e alla guida sono al centro anche della collaborazione, giunta ormai al secondo anno, di Iveco e degli altri brand di CNH Industrial con la Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) per sostenere, in qualità di "Official Suppliers", la campagna FIA Action for Road Safety. Un progetto che intende sensibilizzare ed educare a un comportamento di guida più sicuro, per salvare vite umane sulle strade di tutto il mondo. Lanciata a maggio 2011 a sostegno del piano delle Nazioni Unite Decade of Action for Road Safety (2011-2020), l'iniziativa della FIA ha ricevuto il sostegno entusiasta della comunità degli sport motoristici, di membri dei governi e di decision maker internazionali.



LA PREVENZIONE VA SUI SOCIAL NETWORK

È stato presentato lo scorso giugno l'hashtag #cambiomarciaconlaprevenzione, un'iniziativa ideata dalla LILT Biella (Lega Italiana per la Lotta contro i Tumori), che ha come principali partner il Collegio di S. Antonio Abate e la concessionaria Iveco Borgo Agnello. L'idea originale, innovativa e soprattutto virale è quella di promuovere la prevenzione in campo sanitario tramite i social network e il coinvolgimento degli autotrasportatori biellesi. L'iniziativa prevede la creazione di un evento sulla pagina Facebook LILT Biella che si chiamerà #CambioMarciaconlaPrevenzione. Gli autotrasportatori verranno dotati di uno "stemma" con la scritta #CambioMarciaconlaPrevenzione, che sarà anche scaricabile dal sito www.liltbiella.it per una stampa autonoma. Gli autotrasportatori dovranno scattarsi un selfie o creare un video di pochi secondi con lo stemma in primo piano e uno sfondo che, se possibile, identifichi la località o valorizzi il territorio in cui si trovano per lavoro. Poi dovranno inviarlo tramite whatsapp al numero LILT 391-4848275, oppure postarlo direttamente sulla pagina Facebook LILT Biella. 'Non è la prima volta che LILT Biella utilizza questo canale comunicativo per la promozione della salute e, sinora, i riscontri sono stati davvero entusiasmanti – ha spiegato Chiara Belliero, social media specialist di LILT Biella ed ideatrice dell'iniziativa. Tramite Facebook è possibile fare in modo che le persone diventino loro stesse veicoli di comunicazione, con un passaparola in cui i fruitori dell'informazione divengono loro stessi protagonisti'.



SUPER STRALIS A MISANO



Al Week End del Camionista di Misano Adriatico in vetrina gli Iveco Stralis ultra accessoriati di due padroncini, Stefano Ruzza di Crespellano Valsamoggia (Bologna) e di Herbert Franchini di Savignano sul Panaro (Modena)

L'appuntamento – il week end del Camionista di Misano Adriatico, sul Misano World Circuit Marco

Simoncelli – era un'occasione davvero imperdibile per gli appassionati di camion. Per tante ragioni: sia per la tappa italiana del campionato europeo truck sia, soprattutto, per il raduno dei veicoli decorati. Così due padroncini, Stefano Ruzza di Crespellano Valsamoggia (Bologna) ed Herbert Franchini di Savignano sul Panaro (Modena), hanno deciso partecipare all'evento con i propri Iveco Stralis superaccessoriati. Il meteo e la folla dei visitatori hanno dato loro ragione. Sotto un sole di maggio da

estate inoltrata, oltre 38mila spettatori hanno ammirato i 190 camion decorati provenienti da tutta Europa, riuniti al Misano World Circuit. Lo Stralis 560 Monster di Stefano Ruzza, che lavora nell'azienda del suocero, la Dondi Autotrasporti attiva nella movimentazione di cereali, inerti e di piastrelle per il distretto della ceramica, s'ispira ai colori della Monster Energy, la bevanda energetica della Hansen Natural, resa famosa nel mondo da tanti atleti degli sport estremi. "Dopo aver acquistato lo Stralis 560 dalla concessionaria Iveco Bellentani di Modena – spiega Stefano Ruzza – l'ho decorato in più fasi scegliendo, dapprima, gli accessori in laboratori specializzati in adesivi, aerografie, cerchi e impianti a Led. L'ultimo step in ordine di tempo, è stato l'installazione delle minigonne fra gli assi, completate tre settimane fa. L'idea di base, invece, è nata alla sera, al bar, parlando con gli amici". Perché ha scelto lo Stralis e perché l'ha decorato? "In azienda, abbiamo una tradizione e crediamo nel marchio italiano. La decisione di fare del 560 un veicolo unico è legata alla grande passione che, fin da piccolo, ho avuto per i camion. Adesso, con il Monster, partecipo ai raduni, mi faccio vedere". Si chiama Maleducati Truck lo Stralis 460 superaccessoriato, di Herbert Franchini titolare,



insieme a un socio, della Belluzzi e Franchini Autotrasporti, attiva nella movimentazione di macchinari in tutta Italia e all'estero. Perché, prima di tutto, un nome così strano per il suo Stralis? "Sono un ducalista del Maleducati Italian Street Riders e ho spesso partecipato ai raduni dei biker con il mio camion. Da qui, è scaturito il gioco di parole". Com'è nato il suo Stralis decorato? "Ho rilevato il camion nel 2008 dall'azienda per la quale lavoravo, il cui titolare ha cessato l'attività. In precedenza, l'ho guidato per circa cinque anni e quindi, senza retorica, rappresenta una parte della mia vita. Per questa ragione, l'ho comprato e ne ho fatto un camion unico. Per arrivare a questo risultato ci sono voluti anni, con la collaborazione del mio meccanico di fiducia. Mi sono ispirato ad altri truck visti ai raduni o sulla strada. Così, ho realizzato il bull-bar, i fari sopra cabina e le luci d'ingombro supplementari". Malgrado il grande affetto per il suo camion, prima o poi, dovrà venderlo? "Non lo farò, poiché mi piange il cuore sapere che finirà in altre mani, in un paese sconosciuto. Quindi, comprerò un altro Iveco ma, questo, me lo tengo".



Nella pagina a fianco e sopra, lo Stralis 560 Monster - nella livrea verde e nera- e lo Stralis 460 Maleducati Truck. In alto, Stefano Ruzza e Herbert Franchini



SUL PULLMAN DEGLI AZZURRI

Un viaggio a bordo del Granturismo di 12,8 metri di Iveco Bus che ha accompagnato la nostra squadra di calcio nei principali impegni agonistici, dai campionati europei del 2012 fino a oggi

di Emanuela De Vita

Salire sul pullman ufficiale della Nazionale italiana di calcio – un Magelys Pro di 12,8 metri di lunghezza di Iveco Bus – è sempre una grande emozione. A bordo, in un ambiente confortevole e silenzioso, è facile abbandonarsi alla fantasia e immaginare la tensione dei giocatori prima della gara, le ultime raccomandazioni del mister con il ripasso degli schemi provati e riprovati in allenamento e gli spostamenti in autostrada dal centro tecnico di Coverciano verso le sedi delle partite con le auto della Polizia che fanno da staffetta. O, ancora, gli ultimi metri prima di arrivare all'ingresso dello stadio, quando il bus deve farsi largo fra i tifosi che l'hanno individuato osservando l'elegante livrea esterna. La partnership fra Iveco e la FIGC – Federazione Italiano Gioco Calcio – risale al 2012, quando è

stata ufficializzata con la cerimonia di consegna del Magelys Pro al vice Presidente della FIGC, Demetrio Albertini presso il centro tecnico di Coverciano. Da allora, il Granturismo di Iveco Bus ha accompagnato gli Azzurri e lo staff tecnico in Polonia e Ucraina per gli Europei del 2012 ed è stato di supporto nella fase di qualificazione ai Mondiali in Brasile, trasportando la squadra dal centro di Coverciano alle sedi degli incontri in Italia o verso gli aeroporti di partenza per le partite giocate in trasferta. Il Magelys Pro della Nazionale italiana di calcio è equipaggiato con un motore FPT Industrial Cursor 10 da 380 Cv e 1.600 Nm di coppia massima, abbinato al cambio meccanico ZF AS 1600 a 6 rapporti. Numerose e tecnologicamente avanzate le dotazioni di sicurezza, a cominciare dall'impianto frenante tuttodieschi a controllo elettronico (EBS), integrato dal dispositivo di regolazione della

dinamica di marcia (ESP) e da quello di antipattinamento delle ruote in fase di accelerazione (ASR). Il Magelys Pro è dotato, inoltre, di un potente freno motore a decompressione e di un rallentatore elettromagnetico per stabilizzare la velocità in discesa, anche senza l'intervento dell'impianto frenante di servizio. Internamente, il Granturismo è equipaggiato con tutti i comfort, tra i quali spiccano un impianto audio-video di ultima generazione con due ampi schermi a colori a scomparsa e la parabola satellitare sul tetto, la connettività Wi-Fi su due canali per evitare di sovraccaricare le linee, le cuffie wireless ad alta fedeltà e le prese di corrente da 220 volt ogni biposto per i computer, i tablet o altre apparecchiature elettroniche. Ma non bisogna scordare i dispositivi meno tecnologici, ma ugualmente utili nei trasferimenti autostradali, come la macchina per il caffè, il forno a microonde collocato in prossimità della porta centrale e il frigorifero per i soft drink. La climatizzazione a bordo – fattore importante per assicurare un viaggio confortevole al team degli Azzurri – è garantita da un impianto a regolazione automatica dotato inverter, di 4 evaporatori e da un sistema di riscaldamento indipendente programmabile. Il riscaldatore ausiliario Webasto è collocato nello sbalzo posteriore del pullman, sul lato destro.

CIÒ CHE GLI AZZURRI CHIEDONO AL MAGELYS PRO

Il confort di marcia a trecentosessanta gradi – dalla silenziosità del motore all'assenza di vibrazioni anche sui fondi sconnessi, fino al sofisticato sistema di regolazione della climatizzazione e alle dotazioni di infotracamento – è uno degli elementi che ha decretato il successo del Magelys Pro fin dal suo debutto sul mercato dei Granturismo. La comodità nei trasferimenti è anche l'aspetto maggiormente apprezzato dagli Azzurri della Nazionale. 'È un Granturismo molto comodo – spiega Roberto Carbone della SADEM di Grugliasco, driver ufficiale del team italiano – proprio quello che ci vuole per una squadra di calcio. Che ha bisogno anche di bagagliere molto ampie per sistemare, oltre agli effetti personali dei giocatori e dello staff, anche i materiali tecnici da utilizzare negli allenamenti o in partita'. Cosa chiedono i calciatori al driver della Nazionale? 'Di essere prudente, di avere una guida rilassata. Vogliono viaggiare, tranquilli, sereni'. Come stemperano le tensioni prima di un match importante? 'Guardano un film, oppure sono concentrati sui loro computer o, ancora, ascoltano musica nelle cuffie wireless'. Sono state fatte delle trasformazioni speciali sul Magelys Pro della Nazionale? 'E' stata aggiunta la moquette e una sbarra appendiabiti nelle bagagliere. Inoltre, è stato creato un vano separato per stivare il materiale necessario alla pulizia del veicolo. Quando si trasporta la Nazionale italiana di calcio tutto deve essere perfetto: il look ha la sua importanza'. Com'è diventato il driver degli Azzurri? 'C'è stata una selezione interna all'azienda, in base a due parametri: affidabilità e sicurezza'



Nella pagina a fianco, il Magelys Pro della Nazionale di calcio al Parco del Valentino a Torino. Dall'alto in basso, il posto guida, i sedili e una panoramica degli interni



protagonisti



CASCIONE AUTOTRASPORTI

DALLA BASILICATA ALL'EUROPA

Dodici Stralis Hi-Way 440S48T/P potenziano la flotta della Cascione Autotrasporti di Miglionico (Matera), che guarda alla UE per espandere il business del trasporto di prodotti chimici granulari e pulverulenti

Da Miglionico, in provincia di Matera, verso le strade dell'Europa. È questo, in sintesi, il percorso della Cascione Pasquale Autotrasporti dall'anno della fondazione, il 1975, a oggi. La Cascione, specializzata nella movimentazione intermodale strada-ferrovia di prodotti chimici in forma granulare o pulverulenta per conto di grandi gruppi multinazionali, ha recentemente ricevuto 12 Iveco Stralis Hi-Way AS440S48T/P con motorizzazione Euro VI da 480 Cv. La fornitura corona un lungo lavoro informazione da parte degli specialisti di Iveco sui plus di pro-

dotto del nuovo Stralis. A cominciare dalle motorizzazioni Cursor Euro VI con l'esclusivo sistema Hi-eSCR di FPT Industrial, che non richiedono l'adozione del dispositivo di ricircolo dei gas di scarico (EGR). Ma, nella decisione d'acquisto della Cascione, è stato determinante anche un altro fattore: la configurazione su misura degli Hi-Way, in funzione delle esigenze operative dell'azienda lucana. 'I nuovi Hi-Way – spiega Giovanni Cascione, figlio dell'Amministratore delegato della società – vengono impiegati su rotte nazionali e, soprattutto, internazionali in abbinamento con semirimorchi cisternati per prodotti granulari o pulverulenti. Sostanze, queste, che costi-



dale (strada-ferrovia), collaborando attivamente con aziende di trasporto situate in Francia, Portogallo, Inghilterra, Germania, Austria, Belgio, Olanda, Spagna e paesi dell'est Europa. La Cascione approda nel settore chimico con l'utilizzo di autotreni cisterna, per poi espandere la propria attività nei primi anni '80 nel trasporto di prodotti granulari e pulverulenti mediante siloveicoli e portacontainer. Il continuo miglioramento e perfezionamento dei servizi e l'attenzione verso la soddisfazione dei clienti ha permesso alla Cascione di annoverare tra i propri committenti importanti gruppi multinazionali della chimica. Nel 2000, la società lucana amplia il proprio parco macchine con l'acquisto di centinai in ADR. Nel 2005, infine, la Cascione Pasquale Autotrasporti, costituisce la Cascione Autotrasporti. Oltre alla sede storica di Miglionico, l'azienda può contare sugli impianti di Piacenza e di Brindisi.

LA CONCESSIONARIA IVECO DI RIFERIMENTO

La Di Pinto & Dalessandro nasce nel 1964, quando Bartolomeo Di Pinto e sua moglie Rosaria Dalessandro avviano un'officina di riparazione che, ben presto, diventa il punto di riferimento per gli autotrasportatori della zona, grazie ad un servizio ben organizzato, qualificato e, per quei tempi, molto evoluto. La professionalità, orientata specificatamente al veicolo industriale, viene premiata nel 1978 con il mandato di Iveco. All'attività di commercializzazione dei veicoli si affianca sin dall'inizio la vendita di ricambi originali, oltre ai servizi di riparazione. Oggi la concessionaria Di Pinto & Dalessandro è una delle più importanti strutture del Sud Italia operanti nel settore dei veicoli industriali, con un organico di 40 dipendenti, una squadra di professionisti a servizio del cliente. Completa il presidio una fitta rete di 16 officine autorizzate, che assicurano un servizio capillare sul territorio. La sede principale della Concessionaria si trova a Putignano, in provincia di Bari, in una posizione baricentrica rispetto alla sua zona di riferimento (le province di Bari e Taranto). L'insediamento principale si sviluppa su un'area di 60 mila metri quadri.

tuiscono il core business della nostra azienda di trasporto'. Che cosa vi ha convinto a comprare gli Stralis Hi-Way e cosa vi attendete da nuovi trattori? 'Un elemento determinante è stato il rapporto di fiducia instauratosi con la concessionaria Iveco Di Pinto di Putignano (Bari). Per i nuovi veicoli, che percorreranno, in media, 160 mila chilometri l'anno, ci attendiamo un ulteriore miglioramento dei servizi di assistenza e di disponibilità dei ricambi, che sono fattori chiave per minimizzare i tempi di fermo macchina. Questi ultimi, a loro volta, fanno la differenza nella fidelizzazione della committenza'. La Cascione Pasquale Autotrasporti nasce nel 1975, grazie allo spirito d'iniziativa e alla volontà del titolare - Pasquale Cascione - il quale, dopo aver acquisito una solida esperienza nell'ambito nell'azienda familiare, crea una realtà che oggi è fortemente affermata nelle attività logistiche di trasporto di prodotti chimici in ambito nazionale e internazionale. La società lucana, la cui sede storica è situata a Miglionico (Matera), movimentata sostanze in ambito europeo con modalità stradale e intermo-



In alto, una fase della cerimonia di consegna dei veicoli presso la sede della Cascione Autotrasporti. Sopra, una panoramica del parco mezzi con il primo camion dell'azienda



VOLPI TRASPORTI

SE LI PROVI, LI COMPRI

Dopo i positivi risultati ottenuti nel 2013 con un Iveco Stralis Hi-Way la società perugina ne ha messi in linea altri 22 a inizio anno e a luglio ne riceve altri 6 con motorizzazione da 460 Cv

Provare per credere. È questo il concetto adottato dalla Volpi Trasporti, una società perugina specializzata nella movimentazione dei rifiuti solidi, che lo scorso anno ha condotto una lunga sperimentazione su strada con un Iveco Stralis Hi-Way Euro V da 460 Cv. I risultati del test sono stati così positivi, in termini di riduzione dei consumi, da indurre i responsabili dell'azienda a mettere in linea, all'inizio di quest'anno, altri 22 trattori della stessa classe di potenza, di cui uno con motorizzazione Euro VI. Tutti i nuovi Stralis Hi-Way – spiega Marcello Volpi, Responsabile commerciale e amministrativo della Volpi Trasporti – sono diventati operativi a gennaio 2014. Hanno percorrenze medie di 11-12mila chilometri al mese in missioni di trasporto particolarmente gravose, poiché la nostra società li utilizza per il traino di semirimorchi con piano mobile destinati alla movimentazione dei rifiuti solidi da inviare in discarica o verso i termovalorizzatori. Malgrado l'impegno heavy duty in condizioni di pieno carico e con il frequente ricorso alla presa di forza, i consumi sono calati del 20-25 per cento rispetto ai precedenti modelli. In cifre, siamo passati da 2,4-2,5 chilometri al litro (media calcolata sull'intera flotta) a oltre 3,1 chilometri per litro di gasolio consumato. E questo score lo abbiamo ottenuto su percorsi che prevedono il superamento degli Appennini per raggiungere, dalla nostra sede di Perugia, le aree del nord Italia, dove siamo operativi da tempo. Lungo gli itinerari pianeggianti i dispendi di gasolio scendono ulteriormente, attestandosi anche a 3,5 chilometri al litro. Questi positivi risultati orien-

teranno le vostre future scelte d'acquisto per il rinnovo del parco veicoli? "Lo hanno già fatto, poiché a luglio sono in consegna altri sei Stralis Hi-Way, dotati del dispositivo telematico Iveconnect, che viene utilizzato per lo scarico in remoto dei dati del cronotachigrafo, per la messaggistica fra la sede e i veicoli e per la gestione logistica della flotta. In pratica, abbiamo anticipato l'acquisto di alcuni camion che, altrimenti, sarebbero stati sostituiti nell'arco di tre anni dalla data di prima immatricolazione". Le origini della Volpi Trasporti risalgono al 1956 quando Mario Volpi iniziò un'attività di trasporto e distribuzione di legname con un Mack residuo bellico dotato d'impianto a gasogeno, proveniente dai campi A.R.A.R (Azienda Rilevo Alienazione Residuati) dove gli Alleati vendevano i veicoli e gli equipaggiamenti utilizzati nel secondo conflitto mondiale. Agli inizi degli anni '80 i figli Mario, Roberto e Marcello, entrarono nell'azienda di famiglia dando nuovo impulso al business. È del 1988 la fondazione della A.T.A., Agenzia Trasporti Altotevere, specializzata nel trasporto dei rifiuti speciali in Italia e all'estero. La Volpi Trasporti, come entità societaria, nasce nel 2000 con l'apertura della nuova sede di Città di Castello (Perugia). Infine, nel 2012 le attività dell'A.T.A. sono inglobate nella Volpi Trasporti. La società perugina, che ha una flotta di una trentina di veicoli, opera in due principali aree di business. Oltre alla movimentazione e allo smaltimento di varie tipologie di rifiuti si occupa, infatti, del trasporto di prodotti sfusi e di cereali, utilizzando cassoni ribaltabili e semirimorchi con piani mobili. È anche presente nel comparto grande distribuzione e nelle attività di logistica.

Nella pagina a fianco, la consegna delle chiavi ai titolari della Volpi Autotrasporti. Sotto, una panoramica dei nuovi veicoli





protagonisti



AMBRUOSI & VISCARDI

TUTTO SECONDO NATURA

Solo energie rinnovabili e mezzi di trasporto ecologici per le insalate fresche 'al naturale' prodotte dall'azienda di Sant'Elpidio a Mare (Fermo), che utilizza tre Iveco Daily e due Stralis CNG con motori alimentati a metano

I 'bio', di questi tempi, fa sicuramente tendenza. Ma per l'Ambruosi & Viscardi di Sant'Elpidio a Mare (Fermo) i concetti di energia pulita e di produzione e filiera agricola ecosostenibili non sono certo una moda del momento. Lo testimonia la volontà dei titolari – Angela Viscardi e Marziano Ambruosi – di produrre, dal 1986, insalate fresche 'al naturale' secondo la tradizione marchigiana, basandosi sull'autosufficienza energetica e su mezzi di trasporto ecosostenibili. Come i tre Iveco Daily CNG e gli Stralis AD260S33 e AT440S33 CNG, dotati di motori alimentati a gas naturale compresso, recentemente consegnati alla società marchigiana dalla concessionaria Iveco Adriacar di Sambuceto di San Giovanni Teatino (Chieti). La scelta del metano non si limita ai mezzi di trasporto direttamente gestiti dall'Ambruosi & Viscardi. Ma coinvolge anche i trasportatori esterni, ai quali Marziano Ambruosi ha rivolto un pressante invito al rinnovo del parco, con l'adozione di camion a gas naturale di ultima generazione. La svolta eco-sostenibile ha contagiato i driver dell'azienda marchigiana, che mostrano di apprezzare le tante qualità dei camion a CNG. 'Il motore a metano è eccezionale – spiega Gino, il driver dell'Iveco Stralis AD260S33 CNG. Risponde prontamente a ogni comando e, personalmente, non trovo alcuna differenza con i diesel che ho guidato in passato'. Ha la giusta potenza per la missione di trasporto che deve svolgere? 'Anche troppa. Posso sorpassare senza problemi i trattori con motori tradizionali sia sui tratti pianeggianti, sia in salita. E poi, contano i risparmi sul pieno di carburante. Per uno dei percorsi standard di



460 chilometri, dalla sede di Sant'Elpidio a Mare per Terni, Perugia e ritorno occorrono, in media, 95 euro, contro i 240 euro di un camion con motore a gasolio'. 'Il merito di tutte queste innovazioni aziendali – conclude Gino – va riconosciuto a Marziano Ambruosi, che sa precorrere i tempi, introducendo soluzioni avanzate prima degli altri'. Quello dell'Ambruosi & Viscardi è, da tempo, un mondo produttivo pienamente autosufficiente, grazie al ricorso a energie pulite come il fotovoltaico (1.200 kW di potenza installata) e la produzione di bio-gas ottenuto con la fermentazione degli scarti di produzione (250 kW). Con queste soluzioni l'azienda marchigiana, che si avvale di 15 dipendenti fissi e circa 200 collaboratori stagionali, ha praticamente azzerato la bolletta energetica.

Nella pagina a fianco, gli Stralis e i Daily CNG a gas naturale compresso, entrati a far parte della flotta della Ambruosi & Viscardi. Sopra, la cerimonia della consegna dei veicoli

CHI È L'ADRIACAR

L'Adriacar è nata nel 1998 per volontà di due operatori del settore, i gruppi Danelli e D'Onofrio più noto, quest'ultimo, con il brand di 'Adriatica Ricambi'. L'Adriacar opera come concessionaria di Iveco nelle province di Pescara, nell'area a nord di Chieti e a sud di Teramo. La sede operativa di Sambuceto di San Giovanni Teatino (Chieti) occupa un'area complessiva di circa 26mila metri quadri. La palazzina uffici ospita la direzione, l'amministrazione e il reparto vendite, che può contare su postazioni personalizzate per i venditori esterni. Particolare cura è riservata ai veicoli d'occasione, commercializzati con il marchio Iveco Plus. Il reparto officina occupa un'area di 4.500 metri quadri, con 14 meccanici specializzati. L'officina garantisce il servizio d'assistenza sulle 24 ore, in collaborazione di altre 18 strutture assistenziali autorizzate, dislocate nei punti strategici dell'area di riferimento della concessionaria. Questi impianti sono riforniti giornalmente con ricambi originali Iveco. L'officina è dotata della strumentazione diagnostica elettronica più avanzata ed è abilitata alla calibrazione e all'attivazione dei tachigrafi digitali. Al magazzino ricambi è destinata un'area di 1.500 metri quadri, con sei addetti per la distribuzione al banco e un furgone Iveco Daily per la consegna giornaliera dei ricambi alle diverse officine della zona. Oltre alla sede Sambuceto, l'Adriacar può contare sulle filiali di Marina di Montemarignano (Ancona) e di Civitanova Marche (Macerata).



TANTE NOVITÀ DAL VECCHIO CONTINENTE

In Spagna siglato un contratto per sei antincendio Dragon di Magirus e consegnati due Crossway Low Entry di Iveco Bus. In Francia uno Stralis guida la mostra itinerante di Medici Senza Frontiere, mentre il gruppo Mauffrey ordina 600 Stralis Hi-Way e Hi-Road per il rinnovo della flotta. Successi di vendita in Germania e Inghilterra per l'Hi-Way e l'Eurocargo. Nuova ambulanza su base Daily. Nuovo Centro Usato Iveco in Romania



Le novità di questa puntata di Iveco nel mondo, la rubrica che dà voce alle informazioni provenienti dalla galassia di CNH Industrial, provengono tutte dal Vecchio Continente. In Spagna, è stato siglato un contratto per la fornitura di sette veicoli antincendio aeroportuali Dragon 6x6 di Magirus, destinati agli aeroporti di Palma di Maiorca, Minorca e Tenerife. Sempre nel paese iberico, due Crossway Low Entry di Iveco Bus sono stati consegnati alla società catalana Casas, che fa parte del gruppo Moventis. In Francia, Iveco ha messo a disposizione di Medici senza Frontiere uno Stralis che l'associazione utilizzerà per far conoscere, attraverso una mostra itinerante, le procedure mediche d'emergenza messe a punto nelle tante aree di crisi del mondo. Nel paese transalpino, il gruppo Mauffrey ha siglato un ordine per 600 Stralis, da consegnare entro il 2014. In Germania, la Greiwing logistics for you conta di potenziare quest'anno la propria flotta con l'entrata in servizio di 88 Stralis Euro VI, mentre nel Regno Unito lo Stralis ottiene successi di vendita con la PM Rees & Sons e con la Brian Yeardley Continental. In Inghilterra, dalla collaborazione fra Iveco e l'allestitore Cartwright, è stata realizzata una nuova ambulanza su base Daily 50C17 per gli interventi d'emergenza. Infine, una notizia dalla Romania, dove è stato inaugurato il nuovo Centro Usato Iveco di Pantelimon.

SPAGNA: SUCCESSI PER I DRAGON 6X6 E PER I CROSSWAY LOW ENTRY

Magirus ha recentemente siglato un accordo con AENA, l'Ente spagnolo per gli aeroporti e la navigazione aerea, per la fornitura di sette veicoli antincendio aeroportuali Dragon 6x6. I Dragon sono destinati ai servizi d'emergenza negli scali di Palma di Maiorca, Minorca e Tenerife. I veicoli, che hanno un peso totale a terra di 39 tonnellate, sono equipaggiati con due unità FPT Industrial Cursor 13 da 1.120 Cv complessivi. I due motori permettono di accelerare i Dragon da 0 a 80 chilometri l'ora in 20 secondi e di utilizzare contemporaneamente l'idrante ad alta pressione sul tetto, che ha una portata massima di 6 mila litri al minuto. Iveco Bus ha recentemente consegnato all'azienda catalana di trasporto pubblico Casas – del gruppo Moventis – due Crossway Low Entry di 12,76 metri di lunghezza. I due nuovi autobus, che si aggiungono ai tre già in servizio, vengono utilizzati per il trasporto passeggeri in ambito urbano. Entrambi sono equipaggiati con un FPT Cursor da 330 Cv, abbinato a un cambio automatico a sei velocità.



Nella pagina a fianco, un mezzo antincendio aeroportuale 6x6 della gamma Dragon di Magirus. Sopra, lo Stralis con il semirimorchio della mostra itinerante di Medici senza Frontiere

FRANCIA: UNO STRALIS PER LA MOSTRA ITINERANTE DI MEDICI SENZA FRONTIERE. MEGA ORDINE DI 600 STRALIS DA PARTE DEL GRUPPO MAUFFREY

La Direzione Veicoli d'occasione di Iveco France ha messo a disposizione dell'organizzazione umanitaria Medici senza Frontiere (MSF) uno Stralis AS 440S45T/P usato, di recente immatricolazione, appartenente alla serie limitata Black & White. Il trattore, abbinato a un semirimorchio speciale suddiviso in quattro aree tematiche, verrà utilizzato in Francia per una mostra itinerante sulle procedure d'intervento messe a punto negli anni da MSF in tutti i teatri di crisi del mondo. La mostra, dedicata al personale medico e paramedico degli ospedali francesi, servirà per lo scambio di esperienze professionali e come momento di confronto sui protocolli d'intervento per le urgenze. Nel paese transalpino il gruppo Mauffrey, che ha una flotta di 1.200 trattori e di oltre 2 mila fra rimorchi e semirimorchi, ha sottoscritto un mega ordine per la fornitura – entro il 2014 – di 600 Stralis Hi-Way e Hi-Road da destinare ai collegamenti su lunga distanza e a quelli sulle tratte regionali. Tra le principali ragioni che hanno indotto la società francese a scegliere gli Stralis Euro VI con motore Cursor 11 da 460 Cavalli spicca la tecnologia Hi-eScr che fa a meno del ricircolo dei gas di scarico, a vantaggio dell'affidabilità e della riduzione dei costi totali d'esercizio dei veicoli (TCO, Total Cost of Ownership).

GERMANIA: 88 HI-WAY E HI-ROAD PER GREIHING LOGISTICS FOR YOU

Greiwing logistics for you, una società tedesca in piena espansione attiva nel trasporto di sfusi e granulati, metterà in linea quest'anno 88 trattori Stralis Euro VI, con cabine Hi-Way (440S46T/P e 440S48T/P) e Hi-Road (440S40T/P). Questi



Sopra, l'ambulanza realizzata su telaio Iveco Daily 50C17 dallo specialista britannico Cartwright. In basso, il Centro Usato Iveco di Pantelimon (Romania)

sono equipaggiati con una furgonatura a sezione rettangolare e con una piattaforma di carico posteriore. Dalla collaborazione fra Iveco e lo specialista Cartwright è scaturita una nuova ambulanza, realizzata su telaio Daily 50C17. Il veicolo è in fase di valutazione da parte del Servizio sanitario nazionale (NHS) del Regno Unito. La sovrastruttura, realizzata in alluminio, in laminati plastici rinforzati e in materiali compositi, è stata progettata per una vita utile di almeno 15 anni.

ultimi, dotati di motorizzazione FPT Industrial Cursor 9 da 400 Cv, saranno utilizzati per quelle missioni di trasporto in cui è necessario massimizzare la portata utile degli autoarticolati. La fornitura degli 88 Stralis Euro VI si aggiunge alle oltre 100 unità della serie Stralis già presenti nella flotta dell'azienda tedesca.

UK: STRALIS, EUROCARGO E NUOVA AMBULANZA

Il nuovo Stralis si sta imponendo all'attenzione delle aziende di trasporto del Regno Unito, sia per le missioni a carattere nazionale, sia per i compiti di linea verso i principali paesi dell'Europa continentale. La Brian Yeardley Continental ha recentemente messo in servizio un Hi-Way ribassato con motorizzazione da 500 Cv da impiegare per i collegamenti con l'Italia e la Spagna, mentre la PM Rees & Sons ha acquistato tre Hi-Road AT440S46TX/P che si aggiungono alla flotta di 50 mezzi, operativi prevalentemente nel Regno Unito. Due Eurocargo da 7,5 e 12 tonnellate sono entrati a far parte del parco della di TNT Express per i compiti di distribuzione urbana. La fornitura si aggiunge alla precedente consegna di 30 75E6 e di 39 120EL18 a telaio ribassato. I due Eurocargo

ROMANIA: INAUGURATO IL CENTRO USATO DI PANTELIMON

È stato recentemente inaugurato il nuovo Centro Usato Iveco a Pantelimon, città satellite di Bucarest, situata alla periferia orientale. Hanno tagliato il nastro, dando ufficialmente il via alle attività del Centro, Mihai Daderlat, General Manager East Europe, e Marta Nappo, EMEA Used Vehciles Marketing Director. Con un edificio di oltre 300 metri quadrati, che ospita gli uffici commerciali e un'officina per l'assistenza dei veicoli, e un piazzale di 65mila metri quadrati, il Centro Usato è ubicato in una posizione strategica di crocevia tra i paesi dell'Europa Occidentale e quelli dell'area Orientale. L'impianto di Pantelimon sarà il punto di riferimento per l'usato Iveco per tutto il territorio nazionale e gestirà numerose altre attività. Tra queste, l'ispezione dei veicoli rientrati dai contratti di Buy back e Trade in, il loro ricondizionamento e promozione attraverso tutti i mezzi di comunicazione dedicati, come siti web per il commercio dei camion di seconda mano e i social network. L'apertura del Centro Usato ribadisce l'importanza di questo settore di business per Iveco, un settore caratterizzato da volumi di vendita di 12 - 15mila veicoli l'anno in tutta Europa.





L'AUTOBUS TURISTICO CON PRESTAZIONI DI ALTO LIVELLO

- + Design elegante e dinamico, comfort di bordo e vista panoramica grazie allo speciale tetto vetrato
- + Massima sicurezza con sistemi avanzati come Adaptive Cruise Control e Lane Departure Warning System
 - + Sistema completo di intrattenimento a bordo, Wi-Fi, porte USB
- + Per le linee nazionali ed internazionali, il trasporto turistico e il servizio navetta VIP

Nuova gamma Euro VI Iveco Bus. Risparmiare carburante non è mai stato così facile.

**IVECO
BUS**

Iveco Bus con



NUOVO DAILY. FORTE PER NATURA.



GUARDA
IL VIDEO



TUO A
€22.400

IL MIGLIOR DAILY DI SEMPRE È ARRIVATO, TUTTO NUOVO.

- + **Il migliore per agilità e comfort:** nuove sospensioni, nuovi interni, nuova posizione di guida ergonomica e pianale di carico ribassato.
- + **Il migliore per performance ed efficienza:** nuovi motori fino a 205 CV (il più potente della categoria) e riduzione dei consumi fino a -14% con Pack Full Eco*.
- + **Il migliore per dotazioni:** clima, radio Bluetooth® con comandi al volante, sensori di parcheggio, sedile molleggiato, airbag, Ecoswitch, cruise control e fendinebbia.

AL PREZZO DI LANCIO DI 22.400 EURO

SCOPRI IL NUOVO DAILY IN TUTTE LE CONCESSIONARIE IVECO

Numero verde
800-800288

IVECO
WWW.IVECO.IT

Iveco con



Offerta valida presso le concessionarie Iveco aderenti e salvo esaurimento scorte fino al 30/09/2014. Valore di fornitura 22.400€ su modello 35S15V 3520 H2, 146 CV, con climatizzatore, radio Bluetooth® con comandi al volante, sensori di parcheggio, sedile molleggiato, airbag, Ecoswitch, cruise control, fendinebbia, ruota di scorta, nei colori di serie. Spese pratica, Iva, trasporto e messa su strada escluse. L'immagine è a solo scopo illustrativo. *Consumi riferiti al ciclo urbano calcolato secondo i Regolamenti UE 715/2007 e 692/2008 e Regolamenti ECE 83 e 101 dell'UNECE, rispetto alla gamma precedente.