

MAGGIO-LUGLIO 2016

Camion & Servizi

rivista dell'Autotrasporto



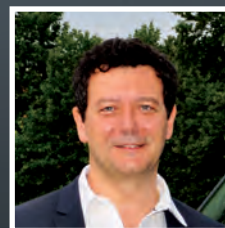
IL MIGLIOR DAILY DI SEMPRE SUL TETTO D'EUROPA



DEBUTA
IL NUOVO
STRALIS XP



PROVA
NUOVO
DAILY 35S14V



INTERVISTA
A FABRIZIO
CONICELLA



GUARDA
IL VIDEO



4



Svelato il Nuovo Daily Euro 6

Due motori di 2,3 e 3 litri, consumi e costi di gestione ridotti, maggiore offerta di modelli con cambio automatico Hi-Matic e connettività completa per il leggero che dal '78 è un benchmark del mercato

8 Prova su strada Nuovo Daily Hi-Matic 35S14V

12 Nuovo Stralis XP

18 Nuovo Stralis NP

22 Test Astra HD9 86.56 8x6

24 Nuovo Eurocargo 4x4



10



Il cuore del Nuovo Daily

Nelle parole di Fabrizio Conicella, Iveco Energy Management Director, i segreti dei motori FIA ed FIC Euro 6 montati sul nuovo commerciale. Soluzioni hi-tech per migliorare le performance e ridurre i consumi

40 Intervista a Paolo Pierangelo, Responsabile CNH Industrial Parts&Service Mercato Italia



26



Il trasporto diventa green

Le soluzioni e le proposte di Iveco per promuovere la sostenibilità dell'autotrasporto e la mobilità a basso impatto ambientale con veicoli a gas naturale per il lungo raggio e mezzi elettrici per le città

32 Nuova sede ATL



42



Meno costi con i Reman

Più ampia l'offerta di componenti rigenerati di qualità per i veicoli di Iveco di mezza età o di maggiore anzianità operativa. Elevati standard qualitativi, garanzie di 12-24 mesi e prezzi di listino competitivi

Rubriche

20 Iveco nel mondo

28 Workshop story

30 Iveco in action

34 Camion mio

44 Protagonisti

Lazzarini

S.V. Noleggio

Tua - Trasporto Unico Abruzzese



DIRETTORE RESPONSABILE FRANCESCO NOVO **DIRETTORE EDITORIALE** PAOLA BRUNA **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), SIMONA RICHINO, EMANUELA DE VITA, SARA BUOSI, RAFFAELLA CAMERINO, CHRISTOPHE CAPLAIN, CRISTIANO OCCELLI, MICHELA FERRIGNO, ALESSANDRO OITANA, MATTIA MARITATI, FABIO PELLEGRINELLI, MARCELLO ZANELLA **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



Gli articoli d'apertura di questo numero di *Camion&Servizi* sono incentrati su due importanti novità di prodotto: il lancio del Nuovo Daily Euro 6 – il miglior Daily di sempre – e sugli sviluppi della gamma pesante Stralis, con il debutto del Nuovo Stralis XP e del Nuovo Stralis NP con motorizzazione a gas naturale. Il leggero di Iveco si presenta con i motori di 2,3 e 3 litri ultra-ecologici, innovativi e dai consumi ridotti, con un ampliamento dell'offerta di modelli con cambio automatico Hi-Matic e con la rivoluzionaria app Daily Business Up, che permette una connettività a 360 gradi in linea con la realtà del business di oggi. Questi ultimi due aspetti – le prestazioni e il comfort dell'automatico e la connettività – sono stati al centro della prova su strada condotta da *Camion&Servizi* con un furgone Daily Hi-Matic 35S14V con vano di carico di 10,8 metri cubi. I Nuovi Stralis XP ed NP sono stati concepiti, come recita il claim del lancio, per essere primi della classe per riduzione dei costi d'esercizio (TCO) e delle emissioni di CO₂, il principale responsabile dell'effetto serra. E proprio sul contenimento della CO₂ si gioca il futuro del nostro pianeta e la sostenibilità del trasporto su gomma, come è stato sottolineato dalla Conferenza sul clima di Parigi (COP21) dello scorso anno. Gli XP hanno una driveline interamente rinnovata, con un nuovo lineup motori e il cambio predittivo Hi-Tronix, che vede oltre l'orizzonte gestendo automaticamente i passaggi di rapporto secondo l'andamento altimetrico del percorso per consumare meno. Con lo Stralis NP Iveco apre un nuovo fronte – anticipando i tempi e le future normative UE – nell'ambito dei veicoli con motorizzazioni CNG-LNG, quello del lungo raggio. Un segmento che, fino a ora, era precluso ai camion a gas per la mancanza di un'autonomia sufficiente, rispetto ai diesel. Due gli articoli dedicati ai mezzi cava-cantiere, il primo all'Eurocargo 4x4, il medio che arriva ovunque, e il secondo all'Astra HD9 86.56 8x6 di 60 tonnellate. L'HD9 è stato testato da *Camion&Servizi* nel suo ambiente di lavoro quotidiano, l'off-road estremo. Cospicua, infine, la sezione dedicata a Parts&Service. Si parla dei rigenerati della gamma Reman, rivolti soprattutto ai camion Iveco di mezza età e oltre, e di logistica della distribuzione dei ricambi e del relativo livello di servizio, fattori chiave sia per ridurre i tempi di fermo macchina sia per fidelizzare il cliente.

A tutti, buona lettura.

Paola Bruna





prodotto <NUOVO DAILY EURO 6

GUARDA
IL VIDEO



**Due motori
Euro 6 di 2,3
e 3 litri, consumi
ridotti,
minori costi
di gestione,
abitacolo
più silenzioso,
connettività
a 360°
e un ampio
line-up di modelli
col cambio
automatico
Hi-Matic per il
commerciale che
dal 1978
è un benchmark
di mercato**

di Giorgio Garrone

BUSINESS INSTINCT

Con l'introduzione del Nuovo Daily Euro 6, Iveco migliora ulteriormente la terza generazione del Daily – 'il miglior Daily di sempre' – lanciata sul mercato nel 2014. E' una generazione che in meno di due anni ha raccolto ampi consensi di vendita in tutti i paesi della Ue e un ricco palmarès di riconoscimenti internazionali. Primo fra tutti, il titolo di International Van of the Year 2015, assegnatogli da una giuria di giornalisti europei del trasporto su gomma. Il Nuovo Daily Euro 6 ingloba contenuti tecnologici innovativi, innestandoli sui punti di forza del proprio DNA: la robustezza, la versatilità, le performance e la durata nel tempo. Lo fa

puntando su quattro elementi: la tecnologia Euro 6 delle motorizzazioni di 2,3 e 3 litri con potenze da 116 a 205 Cv, che permette risparmi di carburante fino all'8 per cento, il comfort di bordo, la connettività, attraverso la rivoluzionaria app Daily Business Up, e l'ampiamiento dell'offerta di modelli Hi-Matic con cambio automatico a otto rapporti. Tutto ciò consente di ridurre in modo significativo i costi per il gasolio e gli oneri di manutenzione e riparazione e, quindi, di abbattere i costi totali d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership). Il che fa del Nuovo Daily Euro 6 il partner ideale per lo sviluppo delle attività di trasporto e per la crescita del business aziendale. In sintesi, un veicolo con l'istinto per gli affari. Per la presentazione alla stam-



pa della versione Euro 6 è stata scelta una location molto speciale, la stazione SkyWay Monte Bianco, in cima a punta Helbronner, a 3.500 metri sul livello del mare. Una scelta non casuale per evidenziare l'attenzione di Iveco e di tutto il gruppo CNH Industrial, di cui Iveco fa parte, alla sostenibilità e alla riduzione dell'impatto ambientale, come ha sottolineato Pierre Lahutte, Iveco Brand President: "Abbiamo scelto questa location così innovativa perché rispecchia i valori su cui noi di Iveco stiamo costruendo il futuro. Siamo convinti che un'attività, per poter eccellere, debba includere la sfida della sostenibilità. SkyWay è la prova tangibile che si può fare, che è possibile sviluppare soluzioni a impatto zero nei luoghi più estremi. Questa è la funivia più ecosostenibile al mondo. Usa, infatti, le tecnologie e il design più avanzati per raggiungere prestazioni ambientali vicine a una costruzione a impatto energetico zero. Esattamente come il Daily utilizza la tecnologia per massimizzare l'efficienza dei consumi e abbattere le emissioni, riducendo il footprint ambientale. È proprio qui, sul tetto d'Europa, che presentiamo il miglior veicolo commerciale leggero di sempre, il Nuovo Daily Euro 6."

RISPETTO DELL'AMBIENTE E CONSUMI RIDOTTI

Il nuovo commerciale di Iveco propone due motori a quattro cilindri in linea, con cilindrata di 2,3 litri (F1A) e 3,0 litri (F1C), con potenze comprese fra 116 Cv e 205 Cv e coppie massime da 320 a 470 Nm. I due propulsori sono stati studiati per garantire prestazioni ottimali in un ampio ventaglio di missioni di trasporto, che spazia dalle tratte urbane ai percorsi extra-urbani fino agli itinerari autostradali, svolte da veicoli con una massa totale a terra compresa fra 3,3 e 7,2 tonnellate. L'F1A è disponibile con omologazione Euro 6 Light Duty con tarature di 116 Cv, 136 Cv e 156 Cv e coppie, rispettivamente di 320 Nm, 350 Nm e 380 Nm. Quest'ultimo valore è ottenuto in abbinamento col cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti. Per l'F1C sono, invece, previste due tipologie di omologazioni: Euro 6 Light Duty, con potenze di 150, 180 e 205 Cv, e Euro VI Heavy Duty con tarature di 150 Cv e 180 Cv. A ciò si aggiunge una motorizzazione Euro VI a gas naturale compresso (CNG) da 136 Cv e 350 Nm di coppia di picco. Con l'introduzione del Nuovo Daily Euro 6/Euro VI è stato ampliato il ventaglio delle motorizzazioni abbinabili al cambio automatico Hi-Matic a otto marce.

Nella pagina a fianco, il Nuovo Daily Euro 6 in versione furgone. Sotto, Pierre Lahutte, Iveco Brand President, durante la presentazione del nuovo veicolo a punta Helbronner sul Monte Bianco





prodotto <NUOVO DAILY EURO 6

GUARDA
IL VIDEO



SI AMPLIA L'OFFERTA DI MODELLI HI-MATIC

Il line-up dell'offerta di prodotto comprende adesso l'F1A tarato a 116, 136 e 156 Cv, le versioni Light Duty dell'F1C da 180 e 205 Cv e, sempre dell'F1C, la variante Euro VI Heavy Duty da 180 Cv. Più estesa è anche la proposta di motorizzazioni con turbocompressore a geometria variabile (VGT), che riguarda l'F1A da 136 Cv e 156 Cv, l'F1C Light Duty da 180 Cv, nonché la versione Heavy Duty del 3 litri con la stessa potenza. Le soluzioni tecnologiche adottate da Iveco sull'F1A consentono un risparmio di carburante fino all'8%, calcolato sul New European Driving Cycle – NEDC, rispetto ai modelli equivalenti Euro 5+. L'F1A di 2,3 litri è stato testato per circa 35mila ore in fase di collaudo e per oltre 1,3milioni di chilometri. Utilizzando materiali innovativi e ottimizzando la componentistica, il peso del propulsore è stato ridotto del 6%, a fronte di un aumento medio del 6% del livello potenza, dell'8% del valore di coppia e a un allungamento del 25% degli intervalli di sostituzione del lubrificante – si veda l'intervista a Fabrizio Conicella, Iveco Energy Management Director. Ridotti anche gli attriti interni (con nuove fasce di tenuta e l'impiego di lubrificanti a bassa viscosità con gradazione SAE 0-W30, come l'Urania Daily Tek sviluppato da Petronas) e gli assorbimenti d'energia da parte della pompa dell'olio, che è adesso a portata variabile. Innovativo il sistema d'iniezione Multijet II, sempre basato su un common rail con una pressione massima di polverizzazione del gasolio di

Tutto più facile con l'automatico

1.600 bar. Sui nuovi motori, il processo d'iniezione è suddiviso in otto fasi – con un'iniezione principale modulabile secondo le esigenze operative, un'iniezione pilota e varie pre, post e after injection - sia per ridurre la rumorosità, sia per minimizzare la formazione degli inquinanti, mantenendo però bassi i consumi e un'elevata efficienza energetica. Un'altra soluzione introdotta sui motori riguarda il dispositivo di ricircolo del gas a bassa pressione (Low-pressure EGR), che si affianca in modo intelligente al ricircolo ad alta pressione (hi-pressure EGR), utilizzato soprattutto nei transitori. Nel complesso, le nuove tecnologie hanno permesso di abbattere

fino al 12% i costi di manutenzione e riparazione del Nuovo Daily Euro 6 rispetto alla precedente generazione Euro 5+. Due le scelte per i sistemi di post trattamento dei gas combusti. Sull'F1A è previsto un catalizzatore ossidante, il dispositivo NSC - NOx Storage

Catalyst – che serve per abbattere gli ossidi d'azoto in combinazione con il ricircolo dei gas (EGR) e un filtro antiparticolato (DPF). A partire dal 2017, l'F1A sarà dotato di sistema SCR con nebulizzatore d'urea, che permetterà di rispettare i limiti della normativa RDE – Real Driving Emissions – con tre anni d'anticipo sulla data prevista di entrata in vigore. Il sistema è stato progettato sulla base dell'esperienza maturata da Iveco in 25 anni di applicazione della tecnologia SCR. Il catalizzatore SCR, insieme al catalizzatore ossidante e al filtro antiparticolato, è montato anche sugli F1C di tre litri di cilindrata con omologazione Euro VI Heavy Duty. Sulle versioni con cambio meccanico del Nuovo



GUARDA
IL VIDEO

Daily è disponibile il dispositivo EcoSwitch Pro che, in particolari condizioni operative, riduce automaticamente la coppia, la velocità massima (settata a 125 km/ora) e la logica d'intervento del pedale dell'acceleratore in funzione del risparmio di carburante senza, però, compromettere le prestazioni.

VERSATILE, SILENZIOSO E SEMPRE CONNESSO

Il Nuovo Daily è il veicolo più versatile nel proprio comparto e con la più ampia gamma di modelli nel segmento da 3,3 a 7,2 tonnellate di massa totale a terra, con volumetrie di carico per i furgoni che spaziano da 7,3 m³ a 19,6 m³. La versatilità e varietà dell'offerta di versioni – furgone, furgone semi-vetrato, cabinato, cabinato doppia cabina e scudato – aprono molteplici possibilità d'utilizzo in svariate tipologie di missioni.

La versatilità d'impiego trova riscontro anche nella disponibilità d'interassi, che permette sulle varianti autotelaio di avere lunghezze carrozzabili comprese fra 2.510 e 6.190 mm. Il Daily si rinnova anche nel look, diventando ancora più funzionale e confortevole. Lo fa adottando una nuova griglia frontale, con il volante in pelle, con gli interni in due tonalità (blu e nero), un nuovo poggiatesta in tessuto, con una grafica del cruscotto più leggibile e con un vano aperto centrale in plancia adatto a cartelline in formato A4, che può includere anche la ricarica induttiva per lo smartphone. Grazie agli interventi d'insonorizzazione, il Nuovo Daily Euro 6 offre una cabina è ancora più silenziosa rispetto al precedente modello. La rumorosità è stata, infatti, ridotta di 4 decibel, con un miglioramento dell'8% del riconoscimento del suono nell'abitacolo sulla versione furgone. Il nuovo infotainment integrato in plancia rappresenta un importante passo in avanti, grazie alla sintonia digitale (DAB), la gestione vocale, un ampio display e altoparlanti Hi-Fi, due prese USB ma, soprattutto, perché permette l'integrazione tra veicolo e lo smartphone o tablet grazie a una innovativa app, la Daily Business Up. L'applicazione, scaricabile da Internet, può essere utilizzata sugli smartphone o tablet con sistemi operativi Android o iOS in dotazione al conducente. Questi dispositivi s'interfacciano con la radio digitale (DAB) del veicolo e, quindi, con il veicolo stesso (rete CAN-Bus) mediante un semplice collegamento Bluetooth. L'app mette a disposizione del cliente funzionalità che usualmente si trovano solo su sistemi di infotainment complessi e costosi. Fra queste, l'assistente alla guida che, grazie al sistema Driving

Massima connettività con l'app Daily Business Up

Stile Evaluation (DSE), fornisce in tempo reale una valutazione dello stile di guida in base a tre parametri e suggerimenti per risparmiare carburante. A ciò si aggiungono il navigatore professionale e il sistema FleetWork per la gestione delle flotte, nonché il Cruscotto virtuale. Quest'ultimo consente di monitorare in tempo reale una selezione di 24 differenti parametri di funzionamento del veicolo, come lo stato di carica della batteria, la richiesta di coppia motore, o il settaggio del cruise control. L'app consente anche di consultare il libretto uso e manutenzione interattivo, che offre un facile accesso a tutte le informazioni relative al proprio Daily, e di disporre di un'interfaccia grafica di controllo delle funzionalità dello smartphone, della radio e dei file multimediali. Infine, è anche disponibile un collegamento diretto con Iveco Assistance Non Stop, il servizio di assistenza su strada attivo 24 ore su 24. In particolare, la funzione Driving Style Evaluation (DSE), che è quella disponibile sui pesanti di Iveco, analizza tre parametri di guida con un algoritmo ricalibrato sulla missione di un commerciale leggero. La DSE prende in esame la capacità di effettuare un'accelerazione progressiva, di sfruttare l'inerzia del veicolo (guida predittiva, cioè senza accelerate inutili) e di gestire in modo adeguato l'accoppiata motore-cambio. La valutazione dello stile di guida viene sintetizzata in tre valori numerici, in altrettante rappresentazioni grafiche e in un punteggio finale che rappresenta la media pesata (in funzione della specifica missione di trasporto del veicolo) dei tre parametri di base.



Style Evaluation (DSE), fornisce in tempo reale una valutazione dello stile di guida in base a tre parametri e suggerimenti per risparmiare carburante. A ciò si aggiungono il navigatore professionale e il sistema FleetWork per la gestione delle flotte, nonché il Cruscotto virtuale. Quest'ultimo consente di monitorare in tempo reale una selezione di 24 differenti parametri di funzionamento del veicolo, come lo stato di carica della batteria, la richiesta di coppia motore, o il settaggio del cruise control. L'app consente anche di consultare il libretto uso e manutenzione interattivo, che offre un facile accesso a tutte le informazioni relative al proprio Daily, e

di disporre di un'interfaccia grafica di controllo delle funzionalità dello smartphone, della radio e dei file multimediali. Infine, è anche disponibile un collegamento diretto con Iveco Assistance Non Stop, il servizio di assistenza su strada attivo 24 ore su 24. In partico-

Nella pagina a fianco, il Nuovo Daily in versione minibus.

In alto, i nuovi interni con (al centro), un tablet su cui è caricata l'app Daily Business UP. Sopra il motore di 2,3 litri di cilindrata



prodotto < NUOVO DAILY 35S14V HI-MATIC



VITA FACILE CON L'AUTOMATICO

Provata su strada la versione furgone a ruota singola del Nuovo Daily Euro 6 con motorizzazione F1A di 2,3 litri da 136 Cv, abbinata al cambio automatico Hi-Matic. Elevata silenziosità di marcia, performance al top e cambiate veloci e impercettibili

di Giorgio Garrone

Il Nuovo Daily Hi-Matic Euro 6 con cambio automatico mantiene ciò che ha promesso al momento del lancio sul mercato: più performance, più comfort di marcia e grande facilità di guida sia nelle mission di distribuzione urbana, sia in quelle extra-urbane. Lo ha potuto constatare Camion&Servizi, testando su strada la versione furgone a ruota singola con vano di carico di 10,8 metri cubi dell'ultima generazione del commerciale di Iveco, equipaggiato con la motorizzazione F1A di 2,3 litri di cilindrata da 136 Cv e 350 Nm di coppia di picco. Si tratta di uno dei modelli pivot dell'offerta della casa italiana, poiché nel segmento dei van con volumetria da 9 a 11 metri cubi – dove è collocato il 35S14V – si concentra quasi il 38% delle richieste di mercato. Il furgone del test ha un passo di 3.520 mm, lo sbalzo posteriore corto e un'altezza utile interna di 1.900 mm (H2). Gli elementi più innovativi introdotti sul Nuovo Daily Euro 6 riguardano il nuovo motore F1A di 2,3 litri – la cui potenza è stata incrementata da 126 Cv a 136 Cv – accoppiato al cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti (presente sui Daily dal Model Year 2014), l'insonorizzazione della cabina di guida, il nuovo layout interno e la connettività a 360°, attraverso l'app Daily Business Up. A ciò si aggiungono le soluzioni già presenti sul pre-

cedente modello del Daily, come la sospensione anteriore Quad-Leaf che migliora il comportamento dinamico sotto il profilo della stabilità e della prevedibilità di reazione e determina accelerazioni laterali paragonabili a quelle di un'auto del segmento medio. La Quad-Leaf consente, inoltre, un incremento di 100 kg del carico massimo ammesso sull'anteriore.

NON SERVE IL MANUALE D'USO

L'automatico montato sul Nuovo Daily Hi-Matic 35S14V in prova si dimostra subito user-friendly, anche per chi è abituato al tradizionale cambio a innesto manuale. L'unico sforzo mentale iniziale richiesto a chi è alla guida consiste nello scordarsi il piede sinistro, poiché manca il pedale d'azionamento della frizione. Il resto lo fa l'Hi-Matic, che esegue passaggi di rapporto ultrarapidi, in meno di 200 millisecondi in accelerazione, in modo fluido, continuo, senza che il driver in pratica se ne accorga. La leva del cambio è intuitiva. All'accensione del motore, l'elettronica del veicolo seleziona di default la modalità di guida Eco – evidenziata da una scritta sul display digitale al centro del cluster strumenti – pensata per il risparmio di carburante. Con l'Eco inserita, l'Hi-Matic effettua cambi marcia ai bassi regimi per privilegiare il comfort di guida, riducendo al



GUARDA
IL VIDEO

minimo i dispendi di gasolio. Non ne risentono, però, le prestazioni, poiché l'F1A dispone di una coppia maggiore nel settore inferiore del contagiri, il che ha effetti positivi sulle performance, in termini di ripresa e spunto, ed anche sui consumi. Spostando la leva d'azionamento dell'Hi-Matic verso destra s'inserisce, invece, la modalità Power, evidenziata dalla scritta Pwr sullo schermo digitale. Con la Power, i cambi marcia diventano più rapidi e avvengono a regimi più elevati, per assicurare un innesto preciso e un feeling di guida performante. E' la modalità grintosa ideale – come ha avuto modo di constatare Camion&Servizi - per i percorsi collinari o quando serve più accelerazione per un sorpasso veloce su un tratto autostradale. Sia con l'Eco, sia con la Power si apprezza l'elevata silenziosità della cabina - la rumorosità è stata ridotta di 4 decibel, con un miglioramento dell'8% dell'acustica interna - dovuta agli interventi d'insonorizzazione, nonché al downspeeding del propulsore. L'Hi-Matic consente anche l'azionamento in sequenziale, che viene attivato spostando verso l'alto o verso il basso la leva di controllo, partendo dalla posizione Drive. Il cambio automatico si rivela molto utile in discesa per preservare l'efficienza dell'impianto frenante di servizio. Grazie alla presenza di un inclinometro l'Hi-Matic effettua, infatti, vigorose scalate per evitare l'incontrollato aumento di velocità del veicolo. Basta solo un rapido colpo di freno per segnalare al cambio che occorre stabilizzare la velocità di discesa. Il resto lo fa l'elettronica di controllo, fino a quando il driver non aziona di nuovo il pedale del gas.

RIFLESSI VELOCI NEI TRANSITORI

Il motore F1A di 2,3 litri ha grinta da vendere e risposte veloci nei transitori, quando sono richieste maggiori performance in fase di sorpasso o dopo un rallentamento. Il merito va all'aumento di potenza (del 6,5%) e di coppia (+8,5%) della versione Euro 6 Light Duty rispetto al precedente propulsore, ma anche al turbo a geometria variabile (VGT) e al sistema di ricircolo del gas (EGR). Quest'ultimo è costituito da un dispositivo a bassa pressione (Low Pressure EGR), che si affianca in modo intelligente uno ad alta pressione (High Pressure EGR) per fornire il miglior compromesso fra emissioni e consumi di gasolio e per velocizzare la risposta del motore nei transitori, il cosiddetto time-to-torque. Con questa soluzione, il Nuovo Daily rientra nei limiti della normativa Euro 6 senza il ricorso a un catalizzatore Scr, il che va a vantaggio della riduzione della tara e, quindi, dell'aumento della portata utile e del contenimento dei costi (non c'è bisogno d'urea). L'abitacolo del Nuovo Daily 35S14V, oltre a essere silenzioso, è molto confortevole, grazie al layout ridisegnato, ai nuovi poggiatesta e alle innovative caratteristiche del cruscotto e alla connettività a 360°. Quest'ultima è assicurata da una radio digitale (DAB) integrata in grado di connettersi via Bluetooth con un tablet o uno smartphone sul quale è stata scaricata l'applicazione Daily Business Up. Una delle funzioni più interessanti di questa app è la DSE, Driving Style Evaluation, che fornisce al conducente un feedback in tempo reale delle prestazioni alla guida. Lo fa prendendo in esame le modalità di accelerazione (lo score è maggiore se è progressiva), lo sfruttamento dell'inerzia del veicolo (il sistema valuta l'intervallo di tempo fra il rilascio dell'acceleratore e la pressione sul pedale del freno) e la gestione dell'accoppiata motore-cambio. Nel caso dell'Hi-Matic montato sul Nuovo Daily in prova, quest'ultima valutazione è significativa soltanto per le cambiate effettuate in modalità Power. Il tutto è riassunto in tre indicatori numerici e in altrettanti grafici, nonché in un punteggio finale che è una media pesata (secondo la specifica missione di trasporto) dei tre parametri presi in esame.



LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE

- Modello: 35S14V Hi-Matic
- Passo: 3.520 mm
- Lunghezza totale veicolo: 5.558 mm
- Volume di carico: 10,8 m³
- Massa totale a terra: 3.500 kg
- Massa totale combinata: 7.000 kg
- Motore: F1A
- Omologazione: Euro 6 Light Duty
- Cilindrata: 2,3 litri
- Configurazione: 4 cilindri in linea
- Potenza massima: 136 Cv
- Coppia massima: 350 Nm
- Cambio: ZF 8V 470A Hi-Matic, automatico a 8 rapporti
- Sospensioni anteriori: Quad-Leaf
- Sospensioni posteriori: Balestra parabolica
- Pneumatici: 235/65 R16

IN SINTESI I PLUS DEL 35S14V HI-MATIC

- Comfort di guida
- Cambio facile e intuitivo
- Passaggi di rapporto fluidi e veloci (meno di 200 millisecondi)
- Due modalità di funzionamento, Eco e Power
- Motore con più potenza e coppia
- Risposta veloce del propulsore nei transitori
- Comportamento dinamico della sospensione Quad-Leaf
- Sterzo preciso e ben servoassistito
- Volumetria di carico fra le più gettonate dal mercato
- Connettività a 360° con l'app Daily Business Up

IL CUORE DEL NUOVO DAILY

Nelle parole di Fabrizio Conicella, Iveco Energy Management Director, i segreti dei motori F1A e F1C Euro 6. Le soluzioni hi-tech per ottenere più potenza e coppia, più performance, meno consumi, meno emissioni e minori costi di gestione
di Giorgio Garrone



Le soluzioni hi-tech introdotte sulle motorizzazioni F1A e F1C e, in generale, su tutta la driveline del Nuovo Daily Euro 6 sono una delle chiavi di volta, insieme al comfort, alla connettività e all'abbassamento dei costi di gestione (TCO), per fare del leggero di Iveco il partner ideale per il business delle aziende. In un'intervista esclusiva a *Camion&Servizi*, Fabrizio Conicella, Iveco Energy Management Director, spiega le principali scelte tecnologiche adottate sui nuovi propulsori e il loro impatto sulle emissioni, sulla guidabilità, sulle performance, sui consumi, sugli intervalli di manutenzione e sugli oneri di gestione dei veicoli.

C&S: *Com'è cambiato il line-up motori del Nuovo Daily Euro 6?*

Conicella: Sono cresciute le performance, rispetto alla gamma dei propulsori Euro5+. In particolare, sono stati incrementati i valori di potenza e di coppia sia per l'F1A, sia per l'F1C. La versione da 106 Cv dell'F1A è passata a 116 Cv con valvola wastegate, quella da 126 Cv è adesso a 136 Cv, mentre la 146 Cv è salita a

156 Cv. Per queste ultime due varianti è previsto un turbocompressore a geometria variabile (VGT). L'F1C da 170 Cv si attesta ora a 180 Cv. E' rimasta, invece, invariata la potenza del 205 Cv Twin Stage, che già esprime il top di potenza nel segmento. Nel complesso i livelli di coppia hanno subito un aumento di circa 30 Nm su tutte le varianti F1A.

C&S: *Sono scelte tecniche dettate dalle nuove normative di omologazione?*

Conicella: Il cambiamento è legato all'esigenza di ottimizzare ulteriormente prestazioni e consumi a seconda della mission cliente. Il fatto di disporre di una coppia più alta ai bassi regimi permette a parità di consumi di migliorare ripresa e spunto, dall'altra consente a parità di prestazioni di ridurre i consumi carburante attraverso una sorta di downspeeding su quelle varianti e missioni che permettono l'utilizzo di rapporti al ponte più lunghi.

C&S: *Il line-up motori del Nuovo Daily prevede versioni con omologazione Euro 6 Light Duty ed Euro VI Heavy Duty. Quali sono le principali differenze?*

Conicella: Secondo quanto stabilito dalle nor-

mative europee, l'omologazione può essere Light Duty o Heavy Duty in base alla massa di riferimento del veicolo. Sotto le 2,61 tonnellate comprese si ricade nel primo caso, mentre oltre le 2,61 tonnellate è richiesta una certificazione Heavy Duty. Si può, inoltre, conseguire un'estensione della Light

Duty se la massa è compresa fra 2,61 e 2,84 tonnellate ed una estensione della Heavy Duty se la massa è compresa tra 2,38 e 2,61. La differenza principale fra le due omologazioni sta nel ciclo di prova. Per il Light Duty viene utilizzato il New European Driving Cycle (NEDC), che simula un percorso urbano ed uno extraurbano (omologazione a banco a rulli veicolare). Con l'Heavy Duty, invece, si seguono le procedure previste per i camion delle gamme media e pesante (omologazione a banco motore).

C&S: Quali sono i principali miglioramenti introdotti sull'F1A di 2,3 litri di cilindrata?

Conicella: C'è stato un incremento medio di potenza del 8%, mentre la coppia è aumentata di circa 9%. Sul Nuovo Daily Euro 6 Hi-Matic, con cambio automatico con convertitore di coppia, è stato migliorato il trade-off fra la risposta nel transitorio e consumi. In altri termini, con l'introduzione del turbo a geometria variabile (VGT) si hanno a parità di rapporto al ponte una ripresa ed accelerazione Ancora più brillanti rispetto al precedente modello.

Coloro, che, invece, privilegiano la guida risparmiativa avranno le stesse prestazioni, a fronte di un miglioramento dei consumi. Questi ultimi sono diminuiti, in media, dell'8% sul New European Driving Cycle (NEDC). Infine, è stato ridotto del 6% il peso del propulsore e sono stati allungati del 25% gli intervalli di sostituzione dell'olio motore (portandoli a 50.000 km con l'utilizzo di un lubrificante a bassa viscosità di gradazione 0W 30), e più in generale gli intervalli di manutenzione che ora si effettuano ogni 50000 Km.

C&S: Quali sono le tecnologie che hanno permesso di raggiungere questi risultati?

Conicella: Sotto il profilo dei consumi, un contributo non trascurabile è venuto dalla pompa dell'olio a portata variabile che permette, soprattutto negli avviamenti a freddo e nei cicli urbani, di contenere la dissipazione d'energia. Inoltre, sono diminuiti gli attriti interni della driveline, la cosiddetta friction, agendo sugli anelli di tenuta dei pistoni, sui cuscinetti e sul ponte. Un notevole miglioramento è venuto dall'impiego di una più efficiente turbo a geometria variabile (VGT) e dal-



l'effetto di downsampling associato all'allungamento del rapporto al ponte per alcune tipologie di mission di trasporto. Ci sono, poi, le innovazioni legate al sistema d'iniezione del Multijet II, basato su un dispositivo common rail che suddivide in

otto fasi l'immissione del gasolio in camera di combustione. Con la

versione Euro 6 è stato introdotto un sistema di ricircolo dei gas di scarico a bassa pressione (Low Pressure EGR), che si affianca in modo intelligente al circuito ad alta pressione (High-Pressure EGR) per raggiungere il miglior compromesso fra emissioni e consumi di carburante. L'High-Pressure EGR viene utilizzato soprattutto nei transitori per velocizzare la risposta del motore – il cosiddetto time-to-torque – a fronte di una richiesta di maggiori prestazioni in fase d'accelerazione da parte del conducente. Con la versione SCR disponibile dal prossimo anno si avrà un'ulteriore riduzione di consumi del 2% sul ciclo NEDC. Migliorata, infine, la vita utile del motore che, sulla versione Euro 6, raggiunge i 350mila chilometri (+30% rispetto al precedente modello).

C&S: Quali sono i plus dell'F1C Euro 6/Euro VI di 3 litri di cilindrata? Com'è cambiato?

Conicella: Sotto il profilo dei consumi, ci siamo portati fino a -3% sul ciclo NEDC. Abbiamo, inoltre, incrementato potenza e coppia di circa 7% (versione Heavy Duty), mentre la durability del motore è aumentata del 15%, raggiungendo i 400.000 km. Infine, i cicli di manutenzione, prevedono adesso intervalli di sostituzione dell'olio motore di 50mila km rispetto ai 40.000 km del passato, con un allungamento di percorrenza del +25% (versione Light Duty).



Nella pagina a fianco, Fabrizio Conicella, Iveco Energy Management Director. A fianco, il motore F1A e, sotto, l'F1C di tre litri di cilindrata



prodotto <NUOVO STRALIS XP

PER CHI VUOLE IL MASSIMO

Catena cinematica totalmente rinnovata, nuovi impianti elettrici ed elettronici, pneumatici a bassa resistenza di rotolamento, un programma modulare di servizi e la garanzia di riparazione Uptime fanno del nuovo pesante di Iveco il campione del lungo raggio

di Giorgio Garrone





GUARDA IL VIDEO

Con il lancio Nuovo Stralis XP Iveco guarda al comparto del lungo raggio, proponendo un pesante stradale hi-tech, innovativo, super-efficiente e affidabile capace di ridurre fino all'11% i consumi di gasolio (e, quindi, le emissioni di anidride carbonica che sono proporzionali ai dispendi di carburante), di abbattere del 5,6% i costi totali d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership) e del 5% quelli di manutenzione e riparazione. Il Nuovo Stralis XP nasce sulle solide basi dello Stralis Hi-Way, lanciato nel 2012 e incoronato "International Truck of the Year 2013". Eredita il meglio dai suoi predecessori, in particolare la cabina Hi-Way, molto apprezzata dalle aziende di trasporto, la soluzione di post-trattamento dei gas Iveco Hi-SCR Euro VI, unica nel suo genere, che non richiede la rigenerazione attiva del filtro anti-particolato (DPF) e preserva il valore a lungo termine del motore e dell'intero veicolo, oltre all'eccellente qualità e affidabilità della gamma precedente. La driveline completamente rinnovata è uno dei principali plus di prodotto del Nuovo Stralis XP. La rivoluzione tecnologica inizia dai propulsori, che adottano soluzioni mirate alla riduzione degli attriti interni, come le nuove fasce elastiche e i trattamenti superficiali delle canne dei cilindri, e dispongono della funzione anti-idling di arresto automatico dopo un periodo prefissato di funzionamento al minimo. Nel line-up dei motori, il Cursor 11 da 420 Cv vede crescere di 100 Nm la coppia massima (che è adesso di 2.000 Nm), mentre sulla versione da 480 Cv l'incremento è di 50 Nm (2.300 Nm). Sul Cursor 13 di 12,9 litri di cilindrata aumenta di 10 Cv la taratura di potenza, che si attesta a 510 Cv e 570 Cv, rispetto ai 500 Cv e 560 Cv del passato. Più in dettaglio, con il lancio dello Stralis XP il Cursor 11 è proposto con tre tarature, di 420 Cv, 460 Cv e 480 Cv, cui corrispondono coppie rispettivamente di 2.000, 2.150 e 2.300 Nm, mentre il top di gamma di 12,9 litri è offerto in due livelli di potenza, di 510 Cv e 570 Cv, con coppie di 2.300 e 2.500 Nm. Sia il Cursor 11, sia il Cursor 13 mettono a disposizione la coppia massima già ai bassi regimi, a partire cioè da 900-1.000 giri al minuto secondo le versioni.

per abbattere le emissioni di NOx, ma come un ottimizzatore della combustione. Infatti, il sistema prevede il ricircolo di una piccola frazione dei gas di scarico - non superiore all'8% - che permette di raggiungere un anticipo dell'iniezione di gasolio per garantire una combustione ancora più ottimizzata e una riduzione dei consumi di carburante. Con l'adozione dell'EGR intelligente sul 480 Cv e sul 570 Cv rimane immutata la strategia di post-trattamento di gas, basata sull'esclusivo (e brevettato) sistema Hi-SCR con catalizzatore selettivo e nebulizzazione di urea in un condotto a elevata turbolenza. La tecnologia Hi-SCR, che raggiunge percentuali di conversione degli ossidi d'azoto (NOx) del 97%, offre molteplici vantaggi tecnico-operativi, rispetto alle altre soluzioni. Non richiede, prima di tutto, un radiatore frontale di dimensioni maggiorate; non necessita, inoltre, di processi di rigenerazione attiva del filtro anti-particolato (DPF), a tutto vantaggio della riduzione dei consumi e dell'allungamento degli intervalli di manutenzione. Infine, grazie alla sola rigenerazione passiva del DPF la temperatura dei gas di scarico è inferiore, il che rende il Nuovo Stralis il veicolo ideale per l'impiego in aree ad accesso limitato per motivi di sicurezza, come aeroporti, navi, tunnel, raffinerie e piattaforme di carico di combustibili. Tutti i motori degli Stralis, che per ottemperare allo Step C della normativa antinquinamento Euro VI sono dotati di un sensore per il particolato e di uno per la qualità dell'AdBlue. Inoltre, sulla versione Stralis XP sono montati di serie ausiliari intelligenti, fra

SMART EGR PER IL 480 CV E IL 570 CV
Un'altra novità motoristica di rilievo introdotta da Iveco riguarda l'adozione, sul Cursor 11 da 480 Cv (Nuovo Stralis 480XP) e sul Cursor 13 da 570 Cv (Nuovo Stralis 570XP), del sistema smart EGR. Questo dispositivo non viene utilizzato

IVECO
Your partner for sustainable transport



Nella pagina a fianco, un Nuovo Stralis XP su un tracciato autostradale. Sopra, due Emotional Truck, realizzati su base Nuovo Stralis XP, con i colori della Dakar e della Scuderia Ferrari. A fianco, il cruscotto dell'XP con l'indicazione dell'inserimento del cambio predittivo Hi-Tronix e della funzione Eco Roll



prodotto < NUOVO STRALIS XP

B09

D10



cui l'alternatore SMART, la pompa idroguida a portata variabile e il compressore dell'aria disinseribile. Sono componenti che si attivano solo quando è necessario, per poi passare automaticamente alla modalità di risparmio energetico se il loro contributo non è richiesto dalle condizioni operative del veicolo. Oltre che sulle motorizzazioni riprogettare e sugli ausiliari intelligenti, la catena cinematica del Nuovo Stralis XP può contare sul nuovo cambio automatizzato Hi-Tronix a 12 velocità, sviluppato in collaborazione con ZF, e su un nuovo ponte posteriore con coppia ipoide a basso attrito, disponibile anche con un nuovo rapporto (2,47) rispetto al passato. Quest'ultima soluzione consente un downspeeding (di circa il 7%) del motore in ultima marcia, nelle tipiche condizioni d'utilizzo autostradali di un veicolo per il lungo raggio.

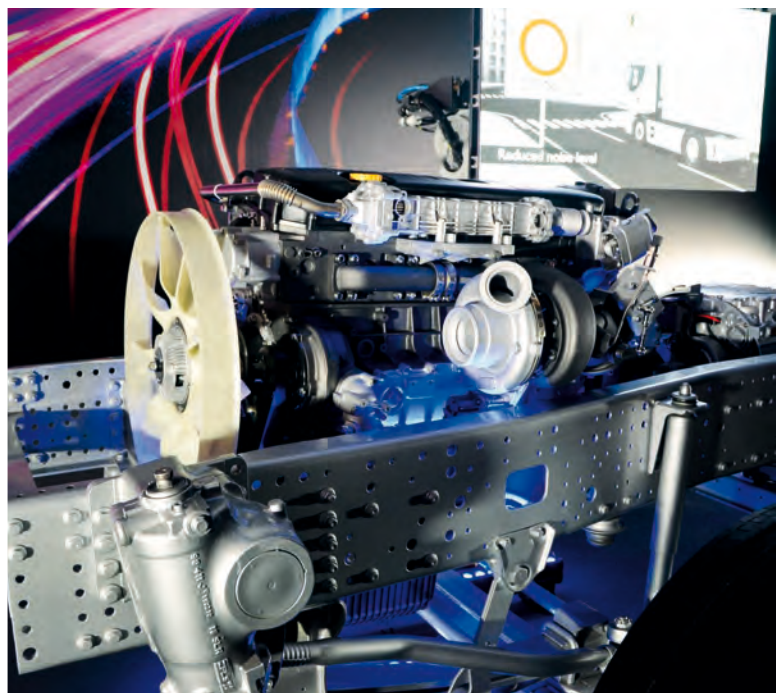
DIMINUISCE IL REGIME MOTORE

Su un percorso pianeggiante, alla velocità di 85 chilometri l'ora con il rapporto al ponte di 2,47, il Cursor 11 da 480 Cv Nuovo Stralis XP lavora a un regime di circa 1.100 giri/minuto, rispetto ai 1.200 giri/minuto ottenibili con il rapporto di 2,64. Tutto ciò si traduce in un risparmio di carburante oscillante fra lo 0,5% e l'1%. Il cambio Hi-Tronix, che velocizza di circa il 10% i tempi di cambio marcia, è stato progettato per una vita utile di 1,6 milioni di chilometri. Il nuovo automatizzato, caratterizzato da una maggiore silenziosità di funzionamento, offre alcune funzioni aggiuntive, come la modalità creep per le manovre a bassa velocità, rocking per il disimpegno sui fondi difficili per la presenza di pioggia o fango ed EcoRoll. Quest'ultima, che prevede l'apertura temporanea della catena cinematica con il regime motore che cala a 500-550 giri al minuto, serve per sfruttare al massimo l'inerzia del veicolo durante pendenze discendenti, in funzione del contenimento dei consumi di gasolio. Un contributo significativo in questa direzione è offerto dal sistema di guida predittivo Hi-Cruise, che confronta (grazie a un'anten-

na GPS) la posizione occupata del veicolo con il profilo altimetrico dell'itinerario da percorrere per decidere, in anticipo rispetto all'andamento del tracciato stradale, le strategie ottimali di cambiata e le modalità d'accelerazione e decelerazione. Attivando l'Hi-Cruise - e settando l'intervallo di velocità in difetto e in eccesso rispetto al valore della velocità di crociera - si possono ottenere risparmi di gasolio anche del 4-5% sugli itinerari autostradali collinari. Di fatto, l'Hi-Cruise semplifica il lavoro del conducente, consentendogli di concentrarsi sulla sicurezza anziché sulle procedure di guida di routine. Sul Nuovo Stralis XP le sospensioni posteriori sono state interamente riprogettate per renderle più performanti, a fronte di una sensibile riduzione di peso (-45 kg). A ciò si aggiunge un miglioramento del trattamento anti-corrosione di tutti i principali componenti metallici. Gli altri elementi innovativi introdotti sullo Stralis XP comprendono la nuova architettura Hi-MUX dei sistemi elettrico ed elettronico, i pneumatici a bassa resistenza di rotolamento Michelin X-Line Energy, il programma modulare di servizi TCO₂ Live, nonché la Garanzia Uptime.

PNEUMATICI A BASSA RESISTENZA AL ROTOLAMENTO E NUOVI SERVIZI

L'Hi-MUX, attraverso due cavi che utilizzano un protocollo comune di trasmissione dati, permette lo scambio delle informazioni fra le centraline di bordo. Le nuove coperture Michelin X-Line Energy, montate di serie sull'asse sterzante e trattive dei Nuovi Stralis XP, hanno ottenuto la certificazione tripla A per la resistenza al rotolamento sull'etichettatura prevista dall'Unione Europea. Questi pneumatici consentono un risparmio di gasolio di circa l'1,5% durante il primo ciclo di vita operativa e una concomitante diminuzione delle emissioni di CO₂ di 1,33 kg ogni 100 chilometri. Infine, il pacchetto di servizi TCO₂ Live. Si tratta di un programma che comprende servizi innovativi di risparmio carburante,



manutenzione e riparazione e gestione pneumatici. Di particolare rilevanza il TCO₂ Smart Report, un report dettagliato sul consumo di carburante di ciascun veicolo della flotta, inviato automaticamente via email al cliente ogni settimana, e il TCO₂ Advising, una consulenza sull'efficienza dei consumi basata sulla grande quantità di conoscenze raccolte grazie alle analisi sui veicoli in situazioni operative reali. Entrambi i sistemi possono essere integrati con i corsi TCO₂ Driving, erogati dai formatori specializzati Iveco. Questi nuovi servizi possono portare a un ulteriore risparmio nei consumi fino al 3%. Tutto ciò è offerto di serie sullo Stralis XP, così come l'esclusiva Garanzia Uptime, una formula tutta nuova che tutela il cliente da eventuali inconvenienti tecnici e rimette il veicolo in strada nel più breve tempo possibile (non oltre le 24 ore) in caso di guasto, attraverso le riparazioni effettuate presso la più vicina Truck Station di Iveco. Commentando l'introduzione del Nuovo Stralis XP Pierre Lahutte, Iveco Brand President, ha affermato: "Il Nuovo Stralis XP è un camion tecnologicamente all'avanguardia, che offre prestazioni straordinarie in termini di TCO e di riduzione delle emissioni di CO₂. È il veicolo perfetto per chi opera sulle lunghe distanze: dal proprio veicolo ci si aspetta che non ci siano soste impreviste, problemi o fermi, e si auspica un TCO ridotto. Grazie al nostro approccio, in grado di integrare perfettamente prodotto e servizi, abbiamo sviluppato un camion affidabile che permette un risparmio di carburante notevole, associato alla nostra garanzia Uptime. A tutto questo si aggiunge una gamma completa di servizi nati per aiutare gli operatori a gestire le proprie flotte in modo efficiente. Il Nuovo Stralis XP è un vero campione di TCO₂, nato per viaggiare su tutte le autostrade europee."



Sopra a sinistra, il Nuovo Stralis XP in manovra. In alto, il dispositivo Smart EGR, adottato su due motori - da 480 Cv e da 570 Cv - della gamma Cursor. A fianco, un Cursor 11 di 11,1 litri e, sotto, un Cursor 13 di 12,9 litri





DUE GIORNI DI PASSIONE

Iveco protagonista al Misano World Circuit Marco Simoncelli di Misano Adriatico con gli Stralis superaccessoriati, con il Trakker della Dakar 2016 e con gli Stralis da competizione del team Schwaben Truck

di Simona Richino

Rombo di motori, piloti, musica, divertimento, e spettacolo: questi i richiami per le migliaia di appassionati di camion – ne sono arrivati oltre 37mila da tutta Italia – che ogni anno, puntualmente, si ritrovano al Misano World Circuit Marco Simoncelli per “Il Week End del Camionista”. L’evento si è svolto quest’anno nei giorni di sabato 28 e domenica 29 maggio 2016, in occasione dell’unica tappa italiana del Fia European Truck Racing Championship, il campionato europeo della categoria truck. Molti gli appuntamenti delle due giornate, tra cui l’attesissima gara che ha visto i piloti impegnati in pista in una competizione avvincente e sportiva. Iveco ha sostenuto e sponsorizzato

il Team Schwaben Truck, che ha regalato ai propri fan dei buoni piazzamenti nelle classifiche delle sessioni di gara. Il Team è originario di Ulm, sede storica di Iveco Magirus, impianto in cui sono sviluppati i veicoli pesanti del brand. La manifestazione è stata anche l’occasione per conoscere da vicino i veicoli e le più importanti novità presenti sul mercato. Nell’area Iveco, di 1000 m², l’attenzione dei visitatori era catturata dai veicoli qui esposti e, in particolare, da uno Stralis, AS440S48T/P, Euro VI, con cambio Eurotronic, che è stato completamente personalizzato durante la manifestazione. La livrea, dedicata all’Italia che vince, è stata il frutto del meticoloso lavoro di “wrappatura” che tutti hanno potuto ammirare nelle giornate dell’evento. Si è fatto quindi ammirare il



protagonista del trasporto su strada, lo Stralis, in una configurazione super accessoriata, il modello AS440S50T/P, Hi-Way con motore Iveco Cursor 13, da 500 Cv, super efficiente nei consumi, dall'estetica accattivante, dotato di massimo comfort e massime prestazioni per viaggi di lungo raggio. Questo veicolo con la speciale livrea "40 anni Iveco" è stato consegnato proprio lo scorso anno all'autodromo di Misano in occasione dell'edizione 2015 del Week End del Camionista a Michele Perrotti, titolare dell'omonima azienda. Lo Stralis è stato oggetto di una personalizzazione esclusiva, che lo ha reso ancora più seducente. I visitatori del circuito hanno inoltre potuto osservare in versione statica il secondo veicolo della scuderia Schwaben Truck, lo Stralis 440 E 56 da competizione, veicolo gemello di quello impegnato nella Truck Race. Sullo stand infine era presente il Trakker protagonista alla Dakar 2016, un veicolo davvero ricco di fascino. Nell'ultima Dakar Iveco ha conquistato il gradino più alto del podio con il pilota Gerard De Rooy, leader del Team, piazzando ben quattro veicoli, due Powerstar e due Trakker, nei primi dieci posti della classifica. Durante le due giornate, i visitatori hanno potuto effettuare test di guida sul circuito di "TuttoTrasporti" a bordo di uno Stralis Hi-Road AT440S33T/P, alimentato a gas naturale compresso (CNG). Solo Iveco inoltre ha offerto la possibilità di effettuare prove su strada nelle due giornate di a bordo dei veicoli Stralis Hi-Way dotati di semirimorchio e con motore Iveco Cursor 11 da 480 Cv e Iveco Cursor 13 da 500 Cv.

L'AUTOTRASPORTI RATTINI SCEGLIE GLI STRALIS

Iveco, in occasione del "Week End del camionista" ha coniugato divertimento e tecnologie sostenibili: nella giornata di sabato, infatti, è stato consegnato uno Stralis Hi-Way AS440S48T/P, al cliente Autotrasporti Rattini Angelo, azienda con sede a Santarcangelo di Romagna (RN), specializzata nei trasporti refrigerati. Lo Stralis Hi-Way oggetto della consegna fa parte di un accordo, gestito dalla Concessionaria Ghedauto Veicoli Industriali di Bologna, che prevede l'acquisto di sei unità all'azienda romagnola. È equipaggiato con motore Iveco Cursor 11 Euro VI da 480 cv e dotato dell'innovativo sistema di riduzione catalitica HI-SCR. Questa tecnologia esclusiva assicura una combustione ottimale del motore grazie alla sola immissione di aria. Il controllo dell'inquinamento è totalmente garantito dal post-trattamento a valle del motore, dove non è necessario ricorrere al ricircolo dei gas di scarico (EGR). L'esclusivo sistema HI-SCR, frutto dell'esperienza tecnologica di Iveco, offre una soluzione semplice alla grande sfida rappresentata dalla riduzione delle emissioni inquinanti imposta dalla norma Euro VI: senza l'aggiunta di componenti complessi, senza inquinamento chimico del motore e dei dispositivi connessi e senza eccessive sollecitazioni termiche, che si traduce in una riduzione del peso e maggiore affidabilità. La società Autotrasporti Rattini Angelo è da sempre impegnata nell'offrire un servizio sostenibile anche sotto il profilo della sicurezza, responsabilità confermata dalla dotazione di un sistema di gestione per la sicurezza stradale, che le consentirà di essere la prima azienda italiana nel trasporto refrigerante a ottenere la certificazione secondo la norma internazionale ISO 39001:2016 "Road traffic safety management systems".

LIVREA OK TRUCKS PER LA SCUDERIA SCHWABEN TRUCK

Iveco ha firmato un contratto biennale come main sponsor del team Schwaben Truck per il 2016/2017 nelle gare del campionato europeo FIA European Truck Race Championship. Il tedesco Gerd Korber, tre volte campione della European Truck Race (1996, 2001 e 2003), e il compagno di squadra, Markus Altenstrasser siederanno al volante dello Stralis 440 E 56 da competizione, che vanta una potenza impressionante di 1150 CV, un peso di 5,5 tonnellate e monta un motore Iveco Cursor 13. Questi camion sono appositamente preparati per raggiungere una velocità massima di 160 km/h. Il Team Schwaben Truck presenta, nella sua nuova livrea, il marchio "OK Trucks" dedicato alla vendita e alla commercializzazione di veicoli usati garantiti da Iveco. È stato lanciato un nuovo sito web, oktrucks.com, per offrire veicoli di tutti i brand, pensato per i clienti che desiderano acquistare veicoli usati che siano sicuri, affidabili, garantiti e certificati da Iveco.





prodotto <NUOVO STRALIS NP

IL GAS PORTA LONTANO

Con un'autonomia massima di 1.500 chilometri, il Nuovo Stralis NP con motorizzazione Cursor 9 a metano da 400 Cv e cambio automatizzato a 12 rapporti vuole essere un protagonista nel trasporto a lungo raggio

di Paola Bruna

Motore con potenza e coppia sovrapponibili e quelle della corrispondente versione diesel, un'autonomia operativa di 1.500 chilometri nella versione con doppio serbatoio di metano liquefatto (LNG), riduzione dei costi di gestione (TCO, Total Cost of Ownership), dei principali inquinanti e delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) sono alcuni dei tanti plus di prodotto del Nuovo Stralis NP con propulsore Cursor 9 Natural Power Euro VI, recentemente introdotto sul mercato da Iveco. Con la cabina top

di gamma della serie Stralis, la Active Space, e con il cambio automatizzato Eurotronic a 12 rapporti, l'NP a metano vuole essere protagonista in un nuovo segmento di mercato, quello del lungo raggio. E' un segmento destinato a una rapida crescita dei volumi vendita nei prossimi anni nei principali paesi europei - fra cui la Francia, l'Italia, la Spagna e l'Olanda - grazie alla crescente domanda di veicoli green da linea da parte delle grandi catene di supermercati, delle società che producono mobili e oggetti d'arredamento, delle aziende del food & beverage e farmaceutiche, nonché dei corrieri e dell'industria automotive.





GUARDA
IL VIDEO

FEDELE ALLA COMBUSTIONE STECIOMETRICA

Il cuore del Nuovo Stralis NP è costituito dall'innovativo motore Cursor 9 Natural Power, caratterizzato da una potenza massima di 400 Cv e da una coppia massima di 1.700 Nm. Si tratta di un sei cilindri in linea di 8,7 litri di cilindrata conforme alla normativa Euro VI Step C, che offre un incremento di potenza del 21% ed un aumento di coppia del 30% rispetto al Cursor 8 a gas, a fronte di una diminuzione del 4% dei consumi di carburante e di una riduzione di peso di 10 kg. La miscela aria-gas è immessa nei cilindri in proporzioni stechiometriche, caratteristica che Iveco ha mantenuto su tutti i propulsori Natural Power sviluppati nell'arco degli ultimi 20 anni. L'iniezione, migliorata con l'adozione di nuovi iniettori e con un condotto d'aspirazione riprogettato, è di tipo multipoint sequenziale fasata, mentre il sistema di post-trattamento dei gas si basa unicamente su un catalizzatore a tre vie. Con il Cursor 9 Natural Power alimentato con metano di origine fossile, le emissioni di ossidi d'azoto vengono abbattute del 54%. Quelle di CO₂ – il maggiore responsabile dell'effetto serra – scendono, invece, di circa il 10%. Se come combustibile si utilizza bio-metano, ottenuto dalla fermentazione di biomasse o dagli scarti delle lavorazioni agricole, il bilancio dell'impatto ambientale è ancora più favorevole, poiché le quantità di CO₂ si riducono fino all'80% al 95%. Sul Nuovo Stralis NP il Cursor 9 è abbinato al cambio automatizzato Eurotronic a 12 rapporti. Questo robotizzato, oltre a migliorare il comfort di guida e a facilitare il compito del conducente nelle missioni a lungo raggio, offre la modalità Eco-roll di apertura della catena cinematica per sfruttare al massimo l'inerzia del veicolo sui percorsi in cui varia il profilo altimetrico in funzione del risparmio di carburante. Il Nuovo Stralis NP, grazie alle caratteristiche del suo motore alimentato a gas naturale è contraddistinto da un'elevata silenziosità operativa, che lo rende idoneo anche alle missioni di consegna nelle aree urbane durante le ore notturne. Per il trattore NP 400 Cv sono previste tre possibili configurazioni dei serbatoi. La prima opzione consiste in due pacchi di bombole di metano compresso (CNG) a 200 bar per complessivi 920 litri, collocate su entrambi i lati del telaio. In alternativa, si possono avere 4 serbatoi di CNG di 460 litri di capacità abbinati a un serbatoio criogenico (LNG) di 540 litri netti. L'ultima opzione consiste in due serbatoi di LNG da 1.080 litri di capacità totale, simmetrici rispetto al telaio del veicolo. Nel primo caso l'autonomia operativa è di circa 570 km. Nel secondo, invece, si raggiungono i 1035 km, che salgono a 1500 km con il doppio serbatoio di LNG. Nel complesso, i miglioramenti introdotti sul Nuovo Stralis NP permettono di ridurre del 3% i costi totali d'esercizio rispetto al precedente modello equipaggiato con il Cursor 8 CNG, già in grado di abbattere fino al 40% il costo del carburante rispetto un camion tradizionale. Il Nuovo Stralis NP è, quindi, un'alternativa concreta e sostenibile ai veicoli con motorizzazione diesel Euro VI sia sotto il profilo riduzione delle emissioni inquinanti, sia dal punto di vista del contenimento dei costi totali d'esercizio (TCO), di cui il carburante costituisce una delle principali voci.

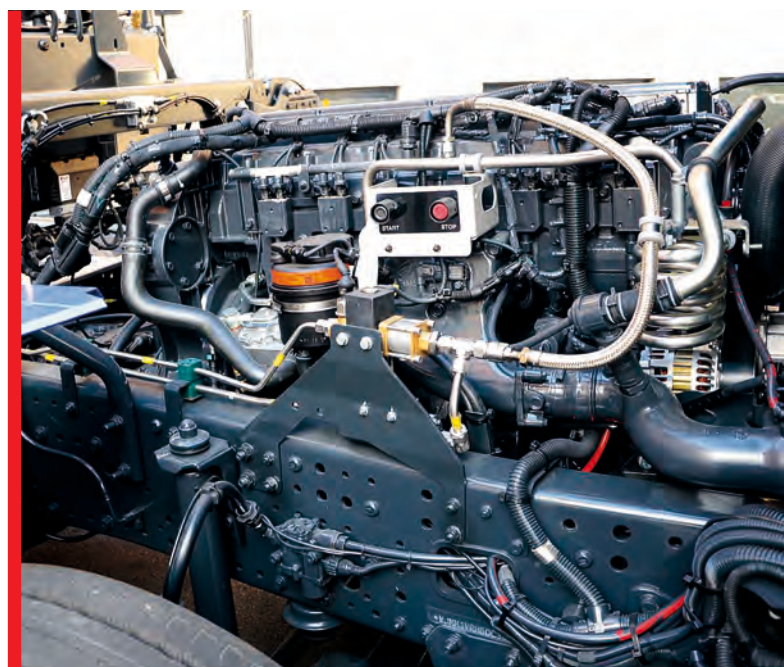
APPENA NATO È GIÀ UN SUCCESSO

Al suo debutto sul mercato, il Nuovo Stralis NP con motore Cursor 9 a gas è subito diventato un successo commerciale. Lo dimostra la megacommissa del gruppo francese Perrenot, che prevede la fornitura da parte di Iveco di 200

trattori Stralis Natural Power da 400 Cv a metano compresso (CNG) e liquefatto (LNG), equipaggiati con cabina Hi-Way e il cambio automatizzato Eurotronic, oltre che di 50 Stralis CNG da 330 Cv. Il gruppo Perrenot, fondato nel 1945, è oggi uno dei maggiori operatori del trasporto in Francia, attivo nei settori della distribuzione, del lungo raggio, della cantieristica, della movimentazione dei container e delle operazioni logistiche.

L'azienda, che da lavoro a circa 4.500 addetti, ha una flotta di circa 6mila veicoli fra trattori e semirimorchi. Fin dal 2008, Perrenot si è impegnato nella ricerca di soluzioni tecnologiche per minimizzare l'impatto ambientale del trasporto su gomma. Nel 2012 è stato il primo a utilizzare bio-metano come combustibile alternativo per i trattori Iveco della propria flotta. E' del 2013 l'acquisto del primo veicolo con motore a gas naturale compresso e cella frigo raffreddata con azoto liquido. Nel 2014 il gruppo ha ordinato i primi trattori Iveco LNG immatricolati in Francia.

Commentando il maxi-contratto sottoscritto con la casa italiana, il Presidente del Gruppo Perrenot, Jacky Perrenot, ha affermato: "Oggi abbiamo compiuto un passo decisivo nel nostro percorso aziendale, grazie alla tecnologia del gas naturale di Iveco e, in particolare, del nuovo motore CNG da 400 Cv. Questo propulsore, insieme al doppio serbatoio di metano liquefatto, porta l'autonomia dei trattori a gas a 1.500 chilometri nella configurazione solo LNG, il che ci apre nuove opportunità di business nelle missioni a lungo raggio. Le eccezionali performance del Nuovo Stralis NP ci confermano di aver fatto la scelta giusta puntando sulla tecnologia del metano come valida alternativa al gasolio sia sotto il profilo economico, sia dal punto di vista del rispetto dell'ambiente".



Nella pagina a fianco, il Nuovo Stralis NP con motorizzazione a gas. Sopra, il propulsore Cursor 9 Natural Power da 400 Cv di 8,7 litri di cilindrata



DALL'EUROPA E DALL'ASIA

In Italia la prima edizione internazionale del TechPro2 Event. In Austria, megacommissa per i Crossway di Iveco Bus. Nel Regno Unito il Daily Hi-Matic raccoglie consensi nei più disparati settori d'utilizzo. Debutto cinese per il Cursor 9 CNG di FPT Industrial

Le notizie di questa puntata di Iveco nel mondo, la rubrica che Camion&Servizi dedica alle novità della 'galassia' di CNH Industrial, provengono dall'Europa e dall'Asia. In Cina, il Cursor 9 CNG a gas naturale fa il proprio debutto in occasione del Salone dell'autobus e del veicolo industriale di Pechino mentre in Italia, presso la Casa Madre dei Salesiani don Bosco di Torino, si è tenuta la prima edizione del TechPro2 Event per illustrare le attività svolte e i piani futuri del programma di formazione e di aggiornamento professionale TechPro2. Infine, i successi di vendita dei Crossway di Iveco Bus in Austria e del Daily Hi-Matic nel Regno Unito.

ITALIA: CON TECHPRO2 LA FORMAZIONE È SENZA FRONTIERE

Si è svolta a Torino la prima edizione dell'International TechPro2 Event, evento dedicato al programma di formazione tecnica di CNH Industrial e Fiat Chrysler Automobiles (FCA),

che ha l'obiettivo di fornire ai giovani di oltre 50 scuole in 11 Paesi del mondo (dalla Polonia all'Etiopia, dall'Argentina all'Italia, dall'India al Brasile) le conoscenze e le competenze commerciali necessarie a prepararli a un futuro lavoro nel settore automotive e in quello dei macchinari industriali. Fin dalla sua nascita nel 2008 il progetto, nato in collaborazione con il CNOS-FAP – il Centro Nazionale Opere Salesiane che promuove la formazione e l'aggiornamento professionale con lo stile educativo di don Bosco, vede come capofila Mopar, il marchio di servizi, Customer Care, ricambi e accessori originali di Fiat Chrysler Automobiles. Dal 2011, grazie alla presenza di CNH Industrial, è stato introdotto un programma specifico relativo ai veicoli commerciali. TechPro2 è, da un lato, un programma di sviluppo per creare figure professionali d'officina altamente specializzate e, dall'altro, un progetto di respiro globale che coinvolge i giovani di 4 continenti provenienti da contesti sociali molto diversificati, sia per cultura sia per condizioni socio-economiche, per offrire loro un futuro professionale

certo. Ma TechPro2 è anche e soprattutto un filo diretto e innovativo tra la scuola e il mondo del lavoro, rappresentato da FCA e CNH Industrial e dalle loro reti commerciali e assistenziali, per fornire ai giovani un concreto progetto di vita. TechPro2 significa dare alle nuove generazioni opportunità di crescita serie e strutturate, che consentano ai ragazzi di vivere un presente e di progettare un futuro fatto di lavoro, di famiglia e di dignità. L'incontro è stato anche l'occasione per premiare alcuni ragazzi tra i più meritevoli, che hanno partecipato alla formazione in diversi Paesi del mondo.

Sono stati sette i giovani aderenti al programma ad essere chiamati sul palco per ritirare una simbolica pergamena come riconoscimento del loro impegno e dei risultati ottenuti. Nell'eterogeneità delle loro esperienze di vita e delle loro professionalità, gli allievi sono accomunati dalla formazione TechPro2, molto tecnica, per avere le competenze sulle più avanzate tecnologie, e allo stesso tempo empatica nella capacità di ascolto e di comprensione dei problemi del cliente.

AUSTRIA: 200 CROSSWAY DI IVECO BUS PER LA ÖBB

Il Crossway di Iveco Bus continua a mietere successi di vendita in Europa. L'ultimo, in ordine di tempo, riguarda l'accordo quadro sottoscritto da ÖBB Postbus, società controllata dalle Ferrovie federali austriache. Il contratto prevede la fornitura, a partire dagli ultimi mesi di quest'anno, di 200 Crossway (inclusi i Crossway LE a pianale ribassato) per il potenziamento della flotta. ÖBB, che è il principale operatore locale del trasporto passeggeri, gestisce oltre 900 linee in tutta l'Austria, con circa 40mila fermate. Dal suo debutto sul mercato nel 2006 il Crossway di Iveco Bus, realizzato in oltre 27mila esemplari, si è guadagnato la fama di vero e proprio money maker fra gli operatori del settore di tutta la Ue.

REGNO UNITO: DUE DAILY HI-MATIC PER LE CONSEGNE DELLA CORNEY & BARROW

Il Daily con cambio automatico Hi-Matic si fa apprezzare in tutta Europa, nei più diversi settori d'impiego. Nel Regno Unito due furgoni di 7 tonnellate di massa totale a terra sono recentemente entrati a far parte della flotta del gruppo Culina che, con un parco mezzi di oltre 1.000 veicoli, fornisce servizi logistici, di magazzinaggio e di distribuzione in 17 località dell'Inghilterra e dell'Irlanda. I Daily Hi-Matic in versione Regional, che sono basati a Hoddesdon nell'Hertfordshire, vengono utilizzati per le consegne ai clienti finali dei vini della cantina della Corney & Barrow, società fondata 230 anni fa con uffici di vendita a Londra, Edimburgo e Hong Kong. I Daily Hi-Matic sono stati scelti dal gruppo Culina in base ai risultati ottenuti su strada e ai positivi giudizi dei driver dopo un periodo di prova di tre mesi.



Nella pagina a fianco, una foto di gruppo dei partecipanti al TechPro2 Event a Torino.

In alto, uno dei Crossway consegnati in Austria.

Sopra, uno dei Daily Hi-Matic della Corney & Barrow

CINA: IVECO CURSOR 9 CNG DEBUTA A PECHINO

FPT Industrial ha presentato al Salone dell'autobus e del veicolo industriale di Pechino l'ultimo nato nel settore dei motori per combustibili alternativi, l'Iveco Cursor 9 CNG. Il propulsore a 6 cilindri in linea, che rappresenta la soluzione ideale per un ampio ventaglio d'applicazioni dai servizi di linea, alla raccolta di rifiuti, al trasporto urbano e interurbano, è alimentato a gas naturale compresso (CNG), liquefatto (LNG) o con combustibile ottenuto da fonti rinnovabili (bio-metano). Il Cursor 9 CNG, che sostituisce il Cursor 8 CNG 7,8 litri, offre una cilindrata maggiore, nuovi iniettori multipoint e una nuova alimentazione del carburante con portata superiore. Queste caratteristiche, insieme alla testata modificata, caratterizzata da luci d'aspirazione con angolo di turbolenza ottimizzato, garantiscono un'economia dei consumi ai vertici della categoria.



prodotto <ASTRA HD9 86.56 EURO VI 8X6

**Provato
in cava l'HD9
86.56 da 60
tonnellate per
impieghi
fuoristrada
heavy duty.
Prestazionale
la catena
cinematica,
basata sul
Cursor 13 da
560 Cv abbinato
all'automatizzato
Astronic
a 16 marce
con software
off-road**

PER L'OFF-ROAD ESTREMO

L'Astra HD9 86.56 8x6, che Camion&Servizi ha provato in una cava nei pressi di Piacenza, non è un mezzo off-road convenzionale. Presentato in anteprima mondiale all'ultima edizione del Bauma di Monaco di Baviera, il Salone tedesco dedicato ai veicoli, alle macchine e alle attrezzature da cantiere e per il comparto minerario, l'86.56 di 60 tonnellate di massa totale a terra si colloca, infatti, fra model-

li di punta dell'offerta di prodotto della Casa italiana. È stato concepito per gli impieghi heavy duty in ambienti di lavoro estremi, tipici del settore minerario-estrattivo – dove può anche sostituire un dumper – e dell'industria petrolifera. L'HD9 86.56 è equipaggiato con il motore Iveco Cursor 13 Euro VI – prodotto da FPT Industrial – a sei cilindri in linea di 12,88 litri di cilindrata, in grado di sviluppare 560 Cv a 1.900 giri al minuto, con una coppia di picco di 2.500 Nm a partire da 1.000 giri al minuto.



FRENO MOTORE POTENZIATO E RETARDER

Come tutti i motori di Iveco, anche il Cursor 13 Euro VI da 560 Cv utilizza l'esclusivo sistema Hi-SCR per il post-trattamento degli inquinanti, che fa a meno del dispositivo di ricircolo dei gas combusti (EGR). L'Hi-SCR, inoltre, non richiede la rigenerazione attiva del filtro anti-particolato (DPF), a tutto vantaggio dell'efficienza energetica del motore e della riduzione dei consumi di gasolio. Il Cursor 13 monta il freno motore potenziato Iveco Super Engine Brake, capace di una potenza frenante massima di 463 kW a 1.900 giri al minuto. Il propulsore, che utilizza un turbocompressore a geometria variabile a controllo elettronico (EVTG), è abbinato al cambio automatizzato ZF Astronic 16AS 2631 TO a 16 marce (oltre a due retromarce), con l'ultima in overdrive. Si tratta di un cambio con software off-road e modalità di funzionamento totalmente automatica o sequenziale, particolarmente apprezzato dagli operatori che lavorano nei siti minerari. La catena cinematica dell'8x6 è completata da un ripartitore disinseribile Steyr VG2700, che consente una suddivisione della coppia motrice (anteriore/posteriore) di 1:2,6. Oltre al Super Engine Brake, l'HD9 86.56 8x6 è dotato del rallentatore idraulico Intarder, integrato al cambio automatizzato Astronic. Sia l'Intarder, sia il freno motore potenziato sono azionati mediante una leva multifunzione (serve, anche per l'impostazione della velocità di crociera) a 5 stadi, posta sul lato destro del piantone dello sterzo. I primi due stadi fanno intervenire il Super Engine Brake, mentre i rimanenti tre coinvolgono anche il retarder idraulico, fornendo la massima potenza di rallentamento. L'HD9 86.56, che ha una portata utile di 36.000 kg e oltre - secondo le varianti d'allestimento - è dotato di un cassone ribaltabile Cantoni di 24 metri cubi di capacità (appositamente sviluppato per Astra), realizzato in acciaio ad alta resistenza di 12 mm di spessore sul fondo e di 8 mm sulle pareti. La cassa, con la sponda posteriore ad apertura idraulica ad ala di gabbiano, è integrata da un paracabina di generose dimensioni, concepito per gli impieghi nei siti minerari. Il ribaltabile, che raggiunge un angolo di ribaltamento massimo di 58°, è dotato di un sistema di pesatura del carico, con display di controllo collocato in cabina di guida di fronte al sedile del conducente.

TELAIO E ASSALI HEAVY DUTY

La struttura del veicolo e tutta la componentistica sono state studiate per gli impieghi ultra-gravosi. Il primo asse è un Kessler a doppia riduzione e Kessler (sempre a doppia riduzione) sono anche il terzo e il quarto assale, con portate di 20 tonnellate ciascuno. I longeroni del telaio, distanziati di 820 mm, sono realizzati in acciaio



ad alto limite di snervamento con un profilo di rinforzo a C interno di 6 mm di spessore, che si aggiunge ai 10 mm della sezione a C standard. Le sospensioni anteriori - primo e secondo assale - dell'HD9 86.56 prevedono 4 balestre paraboliche integrate da ammortizzatori idraulici e da due barre stabilizzatrici (una per ciascun asse), mentre quelle del tandem (di tipo cantilever) hanno cinque foglie (di 40 per 100 mm) vincolate a un perno centrale pivotante. L'impianto frenante si basa su freni a tamburo su tutti gli assi, con la possibilità di escludere il dispositivo di antibloccaggio (ABS) a velocità inferiori a 15 chilometri all'ora. L'8x6 monta pneumatici 325/95, calettati su cerchi da 24 pollici. Questa soluzione permette di incrementare la luce utile da terra dei componenti della driveline, caratteristica essenziale per un veicolo da off-road duro destinato a operare su fondi difficili per la presenza di buche e di pietrame di grandi dimensioni. Malgrado la concezione heavy duty del mezzo è stato aumentato il comfort per il conducente, grazie alla corretta taratura delle sospensioni della cabina e agli interni ridisegnati, che assicurano ergonomia di guida mantenendo, però, l'elevata funzionalità indispensabile per affrontare i percorsi fuoristrada estremi tipici degli HD9.

Nella pagina a fianco, la fase di carico dell'Astra HD9 86.56 8x6.

In alto, il ribaltamento del cassone.

Sopra, il cluster strumenti



prodotto > NUOVO EUROCARGO 4x4



L'INTEGRALE 'NO LIMITS'

Trazione integrale permanente, masse totali a terra di 11,5 e 15 tonnellate, due tipologie di cabine e motorizzazione Tector 7 da 220, 250 e 280 Cv per il medio di Iveco destinato ai cantieri 'duri' e alle missioni off-road

Il Nuovo Eurocargo, il 'camion che piace alla città' vincitore del titolo di International Truck of the Year 2016, non si limita alle missioni di trasporto su strada. Con la versione 4x4 a trazione integrale permanente presentata all'ultima edizione del Bauma, il Salone delle macchine movimento terra, dei camion e delle attrezzature per il comparto delle costruzioni svoltosi a Monaco di Baviera è, infatti, in grado di affrontare percorsi off-road impegnativi su fondi difficili. Questa caratteristica gli permette di raggiungere e rifornire cantieri situati in zone montuose, di essere impiegato in compiti di manutenzione agli elettrodotti

e di rispondere alle esigenze operative delle imprese attive nei settori minerario o petrolifero. L'Eurocargo 4x4 è proposto con due masse totali a terra – di 11,5 e 15 tonnellate – con due tipologie di cabine – corta e lunga – con sospensioni paraboliche o semi-ellittiche, nelle varianti monotraccia o a ruote gemellate. E', inoltre, disponibile in tre versioni: standard (senza possibilità di traino di rimorchi), con massa rimorchiabile (fino a una massa complessiva della combinazione di 21 tonnellate per il cabinato di 11,5 tonnellate e di 24 tonnellate per il modello di 15 tonnellate) e Kipper, studiata per l'allestimento con un cassone ribaltabile. Quattro gli interessi – di



3.240-3.690-3.915-4.150 millimetri – offerti sia sulla variante a ruota singola sia sulla versione a ruote gemellate. Nel primo caso, la gommatura può essere 365/80R20, 395/85R20 o, in alternativa, 14R20, mentre nel secondo si basa sulle 10R22.5 oppure sulle 11R22.5. Fra le altre caratteristiche off-road del medio tuttortrazione di Iveco, da segnalare l'elevata luce libera da terra, che oscilla da 321 a 428 millimetri secondo i modelli, e gli angoli d'attacco, di rampa e d'uscita che si attestano rispettivamente a 32°, 23° e 17° per la variante a ruota singola con gommatura 14R20. L'Eurocargo 4x4 monta il motore Tector 7 Euro VI a sei cilindri in line di 6,7 litri di cilindrata, offerto con tarature di potenza di 220 Cv, 250 Cv e 280 Cv. Come tutti i motori di Iveco, prodotti da FPT Industrial, anche il Tector 7 utilizza l'esclusivo sistema Hi-SCR, che permette di fare a meno del dispositivo di parziale ricircolo dei gas di scarico (EGR). Inoltre, il filtro antiparticolato a valle del motore è a rigenerazione solo passiva, il che determina positivi effetti sulla riduzione dei consumi di gasolio. Il Tector 7 può essere abbinato a un cambio a innesto meccanico a sei rapporti con sistema di servo-assistenza Servoshift (ZF 6 S1000) o, in alternativa, a un'unità automatica Allison. Completano la catena cinematica, un riduttore/ripartitore di coppia a due velocità e tre differenziali con dispositivo di bloccaggio manuale. Un sistema elettro-pneumatico deseleziona automaticamente i blocchi quando il veicolo supera la soglia dei 25 chilometri l'ora. L'Eurocargo 4x4 è equipaggiato di serie con un gancio di manovra anteriore e con protezioni specifiche per i percorsi fuoristrada, come il paraurti in acciaio, lo scudo anteriore per il radiatore, i gradini d'accesso retrattili e le griglie di schermatura dei gruppi ottici. Grazie a un elevato angolo di

sterzata, che oscilla fra i 40° e i 48° secondo la tipologia dei pneumatici montati, l'Eurocargo 4x4 si muove agevolmente sia in condizioni off-road, sia nei cantieri urbani caratterizzati da spazi limitati.

MADE IN BRESCIA COME GLI ALTRI EUROCARGO

Il Nuovo Eurocargo 4x4 nasce, come gli altri modelli della gamma media di Iveco, nello stabilimento di Brescia che è stato la sede dell'OM, nata come Fabbrica Automobili Roberto Zust nel 1903, diventata poi OM nel 1928 e acquisita dalla Fiat nel 1968. Il sito produttivo, dove vengono costruiti anche i mezzi speciali per i Vigili del fuoco, è stato prescelto nel 1991 per avviare la produzione della prima generazione dell'Eurocargo. Lo stabilimento, che ha una capacità produttiva installata di 25 mila camion l'anno, si estende su un'area di 676 mila metri quadri, di cui 300 mila coperti e occupa 2.100 addetti. Ristrutturato nel 2008 secondo i dettami del World Class Manufacturing (WCM), il modello integrato di organizzazione introdotto dal Gruppo Fiat nei propri stabilimenti, il sito produttivo di Brescia ha conseguito nel 2010 il livello Bronze e, lo scorso anno, il Silver Level. Il WCM coinvolge tutti gli aspetti della produzione: dalla gestione delle problematiche ambientali e di sicurezza sul lavoro, alla manutenzione, fino alla logistica con particolare attenzione all'eliminazione degli sprechi. La metodologia ha come obiettivo l'ottimizzazione dei risultati attraverso il miglioramento continuo dei processi e della qualità del prodotto, il controllo e la progressiva riduzione dei costi di produzione, la flessibilità di risposta alle esigenze del mercato e il coinvolgimento e la motivazione di tutti gli addetti.



L'ECO SI FA STRADA

La sostenibilità dell'autotrasporto passa attraverso un approccio integrato che coinvolge tutti i player del settore, dalle istituzioni ai costruttori di veicoli e d'infrastrutture ai trasportatori. Le soluzioni e le proposte di Iveco

di **Simona Richino**

Iveco ha sempre puntato e investito sulla sostenibilità del trasporto, tanto da farne il tema centrale del pay-off aziendale: "Iveco, il tuo partner ideale per un trasporto sostenibile". E' un impegno a 360 gradi che riguarda le soluzioni per il risparmio di carburante, come quelle adottate sul Nuovo Stralis XP, e le motorizzazioni alternative al gasolio, come quelle alimentate a gas naturale, un settore in cui Iveco ha una leadership tecnologica e di mercato che deriva da oltre vent'anni d'esperienza. E proprio il gas naturale in forma liquefatta (LNG), che ha grandi potenzialità di sviluppo nell'autotrasporto anche alla luce delle misure allo studio dell'Unione Europea per ridurre l'effetto serra, sta avendo in Italia una crescente diffusione. Lo testimonia la recente apertura della terza stazione di rifornimento LNG, realizzata da Ham Italia per conto di Vulcangas Emilia, a Castel San Pietro Terme in provincia di Bologna. Gli Stralis di Iveco alimentati a gas naturale liquefatto (LNG) hanno fatto da cornice alla cerimonia inaugurale, che si è svolta alla presenza di autorità, rappresentanti della stampa e addetti ai lavori, a conferma del grande interesse per questa fonte energetica. Nel corso della cerimonia sono intervenuti gli esperti del settore per spiegare i vantaggi del gas naturale liquefatto, carburante oggi concretamente disponibile anche per i mezzi pesanti, come testimoniato dagli Iveco Stralis Natural Power AT440S33T/P C-LNG esposti, che hanno catturato l'interesse del pubblico. Fabio Pellegrinelli, Gas Business Development Iveco Italy, nel corso del suo intervento ha richiamato l'attenzione sull'impor-

tanza di questa nuova apertura, che conferma e supporta la crescente domanda di trasporto sostenibile, esigenza oggi imprescindibile, verso la quale Iveco punta da sempre, e nella quale può vantare un'esperienza più che ventennale.

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE A GENOVA SMART WEEK

Un altro appuntamento clou per il trasporto sostenibile si è svolto a Genova. Il capoluogo ligure ha ospitato l'evento Genova Smart Week, che ha coinvolto i principali player nazionali e internazionali chiamati a confrontarsi sul tema dell'innovazione per lo sviluppo di una città vivibile. Nella giornata dedicata alla mobilità, Iveco ha partecipato alla tavola rotonda "Smart Urban Mobility & Cities of the Future" e alla conferenza "Le nuove sfide per lo sviluppo di una mobilità a impatto zero e condivisa" nelle quali è intervenuto Alessandro Bernardini, Iveco Innovation Commercial Vehicle Responsible, che ha illustrato le soluzioni innovative già in atto, le opportunità e le tecnologie oggi a disposizione, frutto di anni di ricerca da parte di Iveco. L'appuntamento è stato, inoltre, l'occasione per ammirare dal vivo un furgone Daily Electric, 50C Van zero emissioni con volume di carico pari a 16 m², equipaggiato con un motore asincrono trifase da 80 kW.



IL DAILY ELECTRIC DEBUTTA A FIRENZE

Iveco ha recentemente consegnato alla Metro Italia Cash & Carry, una divisione di Metro Group, leader internazionale nella vendita al dettaglio, il primo Daily Electric in occasione dell'inaugurazione del nuovo punto vendita del gruppo, La Casa dell'Horeca di Firenze. Grazie alla sua propulsione elettrica a zero emissioni, il veicolo è utilizzato per i compiti di distribuzione door-to-door all'interno dell'area ZTL cittadina. Alla cerimonia di consegna erano presenti, Marcello Zanella, Light Business Line Manager, Iveco Mercato Italia, Claude Sarraillh, Amministratore Delegato METRO Italia e Giovanni Bettarini, Assessore Sviluppo Economico, Turismo, Città Metropolitana di Firenze, che ha sottolineato l'attenzione e l'impegno delle Istituzioni fiorentine verso l'esigenza di modalità di trasporto green per la collettività. Il veicolo scelto da Metro, personalizzato con un'accattivante livrea dedicata a Metro e a Iveco, è un cabinato 50C Electric, zero emissioni, di 3.500 mm di passo, allestito con cella frigo. L'autonomia operativa può arrivare a 180 km. Grazie alla modalità di ricarica flessibile brevettata da Iveco, è possibile ricaricare le batterie del Daily Electric nell'arco di circa due ore.



LE SOLUZIONI ECO-FRIENDLY DI IVECO ALL'ASSEMBLEA DI ANITA

Iveco ha partecipato all'Assemblea Nazionale 2016 di Anita, l'Associazione nazionale delle imprese di autotrasporto merci e logistica, tenutasi lo scorso giugno a Mantova. L'assemblea ha offerto l'opportunità ai principali attori del trasporto stradale, marittimo e ferroviario di confrontarsi sui temi strategici che impattano il settore, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, di uno dei Vice-presidenti del Parlamento Europeo, David Maria Sassoli, e del Capo della Segreteria Tecnica del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Carlo Maria Medaglia. Pierre Lahutte, Iveco Brand President, ha confermato l'impegno di Iveco a favore di un trasporto sempre più sostenibile, rispondendo al quesito sui progressi compiuti dai veicoli commerciali in termini di efficienza dei consumi, di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza negli ultimi vent'anni. In particolare, Lahutte ha sottolineato l'assoluta necessità di un approccio integrato che coinvolga le istituzioni, i costruttori e i rappresentanti del settore dei trasporti al fine di migliorarne l'efficienza energetica, di cui un vero esempio virtuoso e concreto è il progetto "Diciotto" che risponde, in maniera efficace e innovativa, alla necessità di ridurre i consumi, le emissioni di CO₂ e la congestione stradale grazie dall'utilizzo di autoarticolati di 18 metri di lunghezza. Nel corso del suo intervento, Lahutte ha ricordato il recente lancio internazionale, avvenuto a Madrid, del Nuovo Stralis Natural Power, il pesante di Iveco per il lungo raggio alimentato a gas naturale compresso e liquefatto ribadendo come il nuovo veicolo sia basato sulla grande capacità di Iveco di saper guardare al futuro per ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma.



UNA STORIA DI FAMIGLIA

Come Maurizio Andreani ha fondato e fatto crescere lavorando duro, insieme alla moglie e ai figli, l'officina Iveco Andreani di Civitanova Marche (Macerata), che ha oggi anche una sede secondaria nella stessa città

di Paola Bruna

Nel campo degli affetti, sia sotto il profilo del business. Lo conferma la storia dell'officina Iveco Andreani di Civitanova Marche (Macerata), aperta nel 1984 da Maurizio Andreani, classe 1950, e oggi gestita, oltre che dal fondatore e dalla moglie Zelide, dai figli Giordano e Francesco. Maurizio ha sempre avuto una grande volontà d'intraprendere, sostenuta dalle sue capacità professionali matu-

rate lavorando duro fin da giovanissimo. Inizia, infatti, a soli 14 anni l'apprendistato di riparatore di automezzi presso l'officina Gentili e Tabarrini di Macerata, considerata all'epoca la migliore della zona. Nel 1975 – un anno in cui il tasso d'inflazione medio in Italia superava il 17%, andavano di moda i mini-assegni da 50 e 100 lire per la penuria di spiccioli e un operaio guadagnava 150mila lire al mese - avviene il salto di qualità: Maurizio si trasferisce a Civitanova Marche, località dinamica allora in

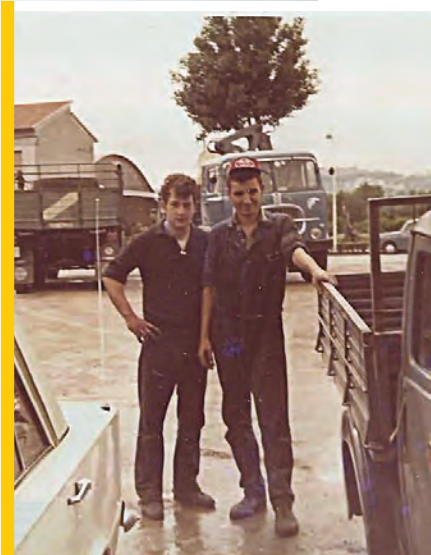




pieno sviluppo industriale, e diventa imprenditore, fondando un'officina insieme ad alcuni soci. L'esordio, però, a causa di dissidi societari non è fortunato. Così Maurizio decide di uscire dall'azienda e di ripartire da capo. Lo fa nel 1984 aprendo l'officina di proprietà, la Andreani Maurizio. Il periodo era abbastanza favorevole, poiché l'inflazione italiana tendeva a scendere (anche se quella media era attorno al 10%), mentre il tasso di crescita economica si attestava al 2,6%, il che collocava il Bel Paese al terzo posto al mondo, dopo gli stati Uniti e il Giappone. Per la ripartenza come imprenditore, Maurizio poteva contare su due certezze: la moglie Zelide Papa, sposata nel 1976, che si è rivelata una preziosa collaboratrice ricoprendo un ruolo di primo piano nel controllo contabile dell'azienda di famiglia e sul proprio 'mestiere' di riparatore. Una tappa fondamentale per la Andreani è l'inserimento dell'officina nel circuito assistenziale di Iveco, che avviene nel 1992 a coronamento di una solida professionalità maturata nel tempo. Il 1997 è un altro anno di svolta, con la costruzione di un nuovo stabile di 1.600 m² su una superficie totale di 4.200 m², in conformità agli standard qualitativi richiesti da Iveco. Nello stesso periodo entrano in azienda i due figli di Maurizio, Giordano, perito elettronico, e Francesco, perito commerciale, che migliorano e sviluppano i settori di propria competenza, rispettivamente quello tecnico-diagnostico e quello amministrativo e di gestione dei ricambi, contribuendo anche al raggiungimento della Certificazione di Qualità ISO 9002. Viene, inoltre, allestita un'area per la revisione dei veicoli industriali in collaborazione con gli uffici della Motorizzazione civile locale. Per i due figli, l'ingres-

Nel 1992 l'officina entra nel network assistenziale di Iveco

so in azienda ha rappresentato un passaggio naturale, un'assunzione di responsabilità in nome della continuità dell'impresa familiare. "Io e mio fratello – ricorda Francesco Andreani – non abbiamo mai pensato di far carriera altrove, una volta completati gli studi superiori. Il debutto in officina è stato, così, una scelta professionale immediata, senza dubbi o ripensamenti di sorta". Nel 2004, a coronamento dei vent'anni d'attività, la famiglia Andreani inaugura una nuova sede secondaria, sempre a Civitanova Marche. L'apertura della nuova officina, che si trova a poche centinaia di metri dalla prima, segna un ulteriore salto qualitativo. L'insediamento, che si estende su una superficie di 3.200 m², 1.100 dei quali coperti, offre, come il precedente, una vasta gamma di servizi, dal Daily Service Chrono, destinato ai clienti dei leggeri della gamma Iveco, all'assistenza stradale Iveco ANS, Assistance no stop. Particolare attenzione è stata riservata alla diagnostica con l'utilizzo delle più moderne attrezzature per la ricerca di difettosità, in particolare per quelle di natura elettronica. L'ultimo sviluppo, in ordine di tempo, riguarda l'apertura dello studio di consulenza automobilistica Andreani Consulenze. Nasce nel 2011 all'interno della sede dell'officina situata di via Terracini, per facilitare i rapporti tra i privati, le aziende e la pubblica amministrazione. Dotato dello Sportello Telematico dell'Automobilista, secondo quanto stabilito dal D.P.R. 19 settembre 2000 n° 358, è riconosciuto come Centro Servizi dalla Motorizzazione di Macerata per il rilascio delle nuove targhe e carte di circolazione. Presso le due sedi della Andreani, che è inserita nel programma Seven Star delle officine Iveco, lavorano complessivamente 18 addetti.



Nella pagina a fianco, la sede principale della Andreani a Civitanova Marche. In alto, come era l'officina nel 1984. Sopra, Maurizio Andreani all'inizio della sua carriera lavorativa di riparatore di automezzi



ACQUA GASSATA IN VALTELLINA

Logistica green per il Gruppo Maganetti di Tirano che ha scelto gli Stralis C-LNG per offrire servizi di trasporto sostenibili ai committenti, fra i quali il gruppo Sanpellegrino e la Ghelfi Ondulati.

I dettagli del progetto LNG che coinvolge anche altre aziende e istituzioni

di Paola Bruna

Per il Gruppo Maganetti di Tirano (Sondrio) la logistica green, grazie all'impiego di dodici Stralis Natural Power da 330 Cv alimentati a gas naturale liquefatto consegnati lo scorso aprile, è già una realtà. I trattori Iveco super-ecologici con motorizzazione a metano, attualmente utilizzati per il trasporto di una parte dell'acqua Levissima imbottigliata nello stabilimento di Cepina Valdisotto del gruppo Sanpellegrino e per movimentare i cartoni ondulati della Ghelfi, sono inseriti in un piano di più ampio respiro, chiamato progetto LNG.

L'obiettivo finale progetto del progetto è quello di diffondere il più possibile il metano liquefatto nell'intera provincia di Sondrio.

Nell'ambito dell'iniziativa LNG, il gruppo Sanpellegrino è stato il motore principale, sostenendola con una parte del proprio flusso di traffico, nonché curandone lo sviluppo sia dal punto di vista formale, sia sotto il profilo logistico. Il Gruppo Maganetti è stato, invece, il collante con il territorio, per la realizzazione delle infrastrutture e per le competenze necessarie, trasformando il progetto aziendale in un progetto di area affinché l'industria e il trasporto provinciale possano





va del metano liquefatto abbiamo avviato con la Ham la costruzione di un distributore LNG che diventerà operativo nel secondo semestre di quest'anno nel comune di Gera Lario, all'imbocco della Valtellina”.

NUOVE ROTTE CON L'APERTURA DELL'IMPIANTO LNG DI GERA LARIO

Come vengono utilizzati gli Stralis C-LNG del parco della Maganetti? “In attesa dell'entrata in funzione della nuova stazione di rifornimento, siamo operativamente legati all'ubicazione delle tre pompe LNG esistenti in Italia. Partendo dallo stabilimento Levissima di Cepina, per uscire dalla Valtellina occorre percorrere un centinaio di chilometri e ne occorrono altri cento per raggiungere la prima autostrada. Quindi, oggi, il nostro punto di riferimento per gli Stralis C-LNG è rappresentato dalla stazione di Piacenza, dalla quale è possibile arrivare alle principali piattaforme della grande distribuzione. La Ghelfi, che produce cartoni ondulati si è posta il problema, in un'ottica di sostenibilità del trasporto, di minimizzare il numero di veicoli sulla strada. I materiali vengono distribuiti in tutto il Nord e centro Italia, verso principali magazzini di smistamento”. Le missioni affidate agli Stralis C-LNG sono molto impegnative? “Certamente, poiché gli autoarticolati viaggiano sempre con carichi elevati e il tracciato stradale della Valtellina è tortuoso, con un cospicuo numero di rotatorie di piccolo diametro. Dai feedback che abbiamo avuto sino ad ora, i driver apprezzano molto la silenziosità dei trattori a gas e accettano di buon grado di guidare con un cambio a innesto meccanico, anziché con un automatizzato”. Il Gruppo Maganetti stima che i 12 Stralis Natural Power del progetto LNG nei prossimo quinquennio inquineranno meno di un singolo veicolo con motorizzazione diesel Euro 6 di ultima generazione, senza costare di più.

accedere a questa tecnologia green in modo diretto ed economico.

Al centro di tutto, ci sono gli Stralis C-LNG di Iveco con doppio serbatoio di metano compresso e liquefatto, veri protagonisti del trasporto sostenibile, sia sotto il profilo del ridotto impatto ambientale sia – aspetto non meno importante – dal punto di vista dei costi totali d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership).

TANTE AZIENDE E ISTITUZIONI COINVOLTE NEL PROGETTO

“Il progetto LNG – spiega Tito Baldelli, LNG Project Manager della Maganetti – ha le sue radici nella sperimentazione iniziata un paio d'anni fa con uno Stralis CNG e, successivamente, con la versione LNG. Sono stati coinvolti dapprima i due nostri principali committenti, che sono Levissima del gruppo Sappellegrino e la Ghelfi Ondulati. L'entusiastica adesione all'iniziativa ha indotto il nostro Amministratore Delegato Matteo Lorenzo De Campo a coinvolgere la Provincia di Sondrio, Confcommercio, Confindustria, la Fai Trasporti e altre realtà industriali della Valtellina. Poiché lo scoglio principale verso una logistica green era rappresentato dall'assenza della rete distributi-



In alto, uno schieramento degli Stralis C-LNG del gruppo Maganetti. A sinistra, uno schema che riassume i benefici del metano. Sopra, un autoarticolato con motorizzazione a gas



PIÙ VICINI AI TRASPORTATORI

Con il nuovo impianto di Fagnano Olona in provincia di Varese la concessionaria Iveco ATL va a presidiare una zona strategica per l'autotrasporto, proponendo alle aziende del settore un'ampia gamma di prodotti e servizi

di Simona Richino

La recente apertura del nuovo impianto di Fagnano Olona (Varese) della concessionaria Iveco ATL è un fatto molto positivo per molteplici ragioni. Da un lato, è un chiaro segno del ritorno della voglia d'investire nel settore dell'autotrasporto, particolarmente toccato dalla crisi degli ultimi anni, e, dall'altro, una conferma della vicinanza della rete Iveco alle aziende del comparto, con la proposta prodotti, servizi e di soluzioni di trasporto su misura. Non stupisce, quindi, che l'inaugurazione del nuovo impianto abbia attratto il pubblico delle grandi occasioni.

Oltre ottocento partecipanti - fra cui i rappresentanti di più 200 aziende di trasporto che gravitano nella provincia di Varese - hanno accolto l'invito di ATL, storica concessionaria Iveco dell'area lombarda, e si sono incontrate venerdì 10 giugno presso la nuova struttura di via Salvo D'Acquisto 8, a Fagnano Olona, per una serata di festa all'insegna dei motori Iveco. A fare gli onori di casa Patrizio Dono, Amministratore Delegato, Marco Dono, Responsabile Commerciale ATL, Alessio Dono, Customer Service post vendita e Stefano Fontanive, Responsabile Marketing che hanno accolto i tanti invitati. Tra questi



Mihai Daderlat, Business Director Mercato Italia Iveco assieme a molti manager della casa italiana, le istituzioni del territorio, tra cui il sindaco uscente di Varese Attilio Fontana e il vice sindaco di Fagnano Olona Luigi Monfrini, la stampa, i clienti e i dipendenti della concessionaria ATL. "L'inaugurazione di oggi – ha affermato Mihai Daderlat – è un'ulteriore conferma del grande valore della rete di Iveco, che dimostra la stretta sinergia di Iveco e le sue Concessionarie. ATL continua a guardare al futuro con coraggio e determinazione, sempre capace di cogliere le esigenze del tessuto aziendale locale". Durante l'evento, iniziato alle 19 con un aperitivo di benvenuto, sono stati presentati la nuova struttura e i veicoli in esposizione. La nuova sede ATL sorge su un'area esterna di 9000 m², occupata dalla showroom dei mezzi dei brand Iveco e Fiat Professional e dispone di uno spazio coperto di 3000 m² dedicato alle attività di vendita di veicoli nuovi e usati, ai servizi di assistenza e alla distribuzione dei ricambi. La visita all'impianto è stata seguita dalla "paella in officina", spartiacque tra il momento istituzionale e quello ludico. Infatti, dopo la presentazione della struttura e delle professionalità impegnate a garantire il miglior servizio al Cliente, la nuova sede si è trasformata in un vero e proprio teatro sul cui palco si sono alternati comici e cabarettisti del calibro di Bruce Ketta, il postino di Zelig, e Norberto Midani, che hanno intrattenuto e divertito il tanto pubblico accorso. Ma non c'è stato solo il divertimento. L'inaugurazione della nuova sede è stata, infatti, l'occasione giusta per ATL di rendere omaggio ai 70 anni di attività di una delle grandi associazioni del territorio, la Asea Associazione Spedizionieri Trasportatori della Provincia di Varese, rappresentata dal presidente Emanuela Bertoni che ha ricevuto



una targa commemorativa dalle mani di Mihai Daderlat, General Manager Mercato Italia Iveco. La struttura della ATL Iveco di Fagnano Olona si aggiunge alla storica sede principale di Colico (LC) e a quelle di Oltrona San Mamette (CO) e Lainate (MI), quest'ultima specializzata nella gestione dei ricambi grazie al suo ampio e strutturato magazzino. Le quattro sedi, con 7 punti vendita, 19 punti di assistenza e 17 officine autorizzate, garantiscono un servizio vendita e postvendita efficiente e capillare ai clienti di molti Comuni delle province di Milano, Varese, Como e Lecco e dell'intera provincia di Sondrio.

Nella pagina a fianco, il piazzale della nuova sede della ATL a Fagnano Olona (Varese). In alto, uno schieramento di veicoli in occasione dell'inaugurazione dell'impianto. Sopra, da sinistra a destra, Gaudenzio Dono, socio della ATL, Alessio Dono, Responsabile assistenza e post-vendita, Marco Dono, Responsabile commerciale e Patrizio Dono, Amministratore delegato



SOGNANDO L'ELECTRA GLIDE

Come Stefano Biadetti, padroncino di Lisciano Niccone (Perugia), ha trasformato uno Stralis Hi-Way 440AS46 in un camion unico al mondo con i simboli delle sue passioni, l'Harley Davidson e il gruppo rock degli AC/DC





Tre grandi passioni – per i camion, per la musica rock degli AC/DC e per le Harley Davidson – sintetizzate in un veicolo unico al mondo, quello con cui lavora tutti i giorni sulle rotte fra l’Umbria, le Marche, l’Emilia Romagna e la Toscana, un Iveco Stralis Hi-Way 440AS46. E’ quanto ha fatto Stefano Biadetti, padroncino di Lisciano Niccone in provincia di Perugia, personalizzando il proprio camion con i simboli del complesso musicale d’origine australiana e delle moto made in USA che ama. Sono i simboli che gli evocano strade sconfinite, ritrovi spensierati con gli amici e il grande, indescrivibile senso di libertà della vita on the road. Figlio d’arte poiché il padre Renato scomparso alcuni anni fa, cui è dedicato lo Stralis super-accessoriato, era a sua volta un padroncino, Stefano è entrato nell’azienda di famiglia a cavallo fra il ‘95 e il ‘96, trasportando materiali e inerti per l’edilizia e per la realizzazione d’infrastrutture stradali. La passione per i camion decorati, quelli che si fanno notare sulla strada e ai raduni, arriva già nei primi anni d’attività, mentre il tema delle Harley risale al 2000-2001, anche se l’amore per custom americane è precedente. Il rock degli AC/DC, invece, Stefano l’ha nel sangue dalla metà degli anni ‘80, da quando cioè aveva una decina d’anni. Chi ricorda il sound e le prime strofe di Highway to hell – “Living easy, living free, season ticket on a one-way ride, asking nothing, leave me be” .. – capisce il perché. Lo Stralis di Stefano, realizzato dalla Ideal Graphic di Passignano sul Trasimeno in provincia di Perugia, è un concentrato di simboli dell’Harley e degli AC/DC. A cominciare dal nero e arancio, i colori ufficiali delle moto made in USA, e

dal logo del costruttore americano. I simboli degli AC/DC sono, invece, sul tetto della cabina, in posizione frontale e lateralmente, e sulle minigonne fra gli assi. Su queste ultime figurano Angus Young, co-fondatore e chitarrista degli AC/DC, il fratello Malcolm (l’altro co-fondatore del gruppo) e la voce solista ‘Bon’ Scott. Completano il tutto una serie di luci a led rosse che disegnano, nella sezione posteriore della cabina, il profilo degli spoiler laterali e del tetto. All’interno dell’abitacolo, infine, sono state aggiunte tendine con i colori della Harley e tappetini con il logo degli AC/DC. “Le Harley e gli AC/DC – spiega Stefano, parlando dei temi scelti per la decorazione del suo Stralis – sono stati inseriti per due precise ragioni. Il senso di libertà, di uno stile di vita easy e senza confini trasmesso dalle custom americane, e la carica dirompente del rock degli AC/DC. Le Harley mi ricordano Peter Fonda e Dennis Hopper in Easy Rider, un film che per me e per i miei amici è un cult. Sono atmosfere che riviviamo d’estate nei barbecue all’aperto in compagnia, nei ritrovi o durante le feste”. Qual è la sua Harley preferita? “Sicuramente l’Electra Glide, con il motore Twin Cam 88 di 1.450 cm³”. Come mai ha scelto lo Stralis Hi-Way per la sua azienda di trasporto? “Per molteplici ragioni. Perché consuma poco, ancora meno del suo predecessore Euro V con motorizzazione da 500 Cv che ho rivenduto lo scorso maggio, poi per l’ottimo rapporto che si è instaurato negli anni con la concessionaria Iveco di riferimento, la Luigi Bacchi di Perugia. Infine, per la professionalità dell’assistenza Iveco, fattore di fondamentale importanza sia per un padroncino come me, sia per un’azienda più strutturata”.

Nella pagina a fianco, lo Stralis super-accessoriato di Stefano Biadetti, nel piazzale della Concessionaria Centro Italia Veicoli Industriali. Sopra, il proprietario del trattore al momento della consegna



LA SQUADRA OK TRUCKS

Due sedi, una a Piacenza e una a Bari, per gestire i camion di seconda mano in tutta la Penisola con il marchio OK Trucks, dedicato ai veicoli pre-owned offerti alle concessionarie Iveco, ai commercianti e ai clienti finali

di Simona Richino

Per un costruttore di camion, il business dell'usato è di fondamentale importanza per sostenere le vendite del nuovo. Lo sa bene Iveco che dispone in Italia di due Centri usato gestiti direttamente, ubicati a Piacenza e a Bari. Quello del capoluogo emiliano è nato nel 1996 come Fiat CAVI, Centro Assistenziale Veicoli Industriali, unico polo destinato agli interventi d'assistenza sui mezzi di trasporto. Fin da allora, il Centro vide la stretta collaborazione con alcune fra le più importanti realtà pubbliche italiane, fra le quali la Snam e la Municipalizzata di Firenze, quest'ultima supportata per il ricondizionamento del parco autobus dopo la tragica alluvione dell'Arno del 1966. Il primo cambio d'identità risale al 1975, l'anno della fondazione di Iveco. Nel 1992 ha inizio la storia del Centro Usato che, nei primi dodici mesi d'attività, gestisce la compravendita di un centinaio di camion di seconda mano. Da allora, la lungimiranza di vedere nell'usato una parte importante del business del marchio e l'ottima gestione,

hanno determinato un trend in costante crescita sia strutturale, sia in termini di volumi di vendita. Nel 1995, a soli tre anni dall'apertura, furono costruiti i primi uffici e nel 1998, a fronte degli 800 veicoli venduti al termine dell'anno, si decise di aprire la sede satellite di Bari che, ancora oggi, è parte integrante dell'organizzazione. Nel 1999, una tromba d'aria d'inaudita violenza si abbatté sul Centro, devastando il piazzale e parte dell'officina. Dal 2000 a oggi l'attività di compravendita dell'usato ha ricoperto un'importanza sempre crescente sia per Iveco, sia per la rete delle concessionarie. Lo testimoniano le cifre di vendita che parlano di una media di poco inferiore alle 2000 unità l'anno, con recenti picchi di 2.500 veicoli l'anno. Proprio in virtù di questa costante crescita, Iveco decise nel 2005 di dedicare un cospicuo investimento alla costruzione della nuova palazzina, che ospita oggi gli uffici del Centro, aperta al pubblico da una decina d'anni. Il Centro usato di Piacenza, che ha uno staff di 12 professionisti del settore, si estende su una superficie di



28.000 m², in una delle posizioni logisticamente e strategicamente più importanti del nord d'Italia, all'uscita di Piacenza Sud della A1, in corrispondenza dell'intersezione di due fra le principali arterie autostradali del Paese, la A21 e la A1. Integrata al Centro Usato di Piacenza, troviamo anche l'officina, unico Centro Specializzato di Iveco con una storia cinquantennale. L'officina è strutturata per garantire al cliente un elevato standard di servizio, con lavorazioni che vanno dalle più semplici alle più complesse, dalla revisione dei motori con prove al banco, fino alle trasformazioni dei veicoli.

PER LE REGIONI DEL SUD C'È LA SUCCURSALE DI BARI

La struttura italiana di Iveco dedicata all'usato comprende dal 1998 anche la succursale di Bari, direttamente dipendente da Piacenza e, quindi, dalla Casa madre. L'impianto pugliese, più snello di quello emiliano, è stato pensato per soddisfare le esigenze del mercato dell'usato del Sud Italia, con lo stesso livello di servizio del network OK Trucks. Un piazzale di 2500 metri quadri, l'esposizione di un'ampia gamma di veicoli di seconda mano, un back office dedicato e la possibilità di portare a termine qualsiasi tipo di intervento d'officina con la collaborazione diretta dell'officina autoriz-

zata OMA, presente in sede, sono gli ingredienti per garantire gli stessi standard di OK Trucks. Da circa un anno, la succursale di Bari è stata rinnovata, per offrire alla clientela un ambiente accogliente e confortevole.

L'organizzazione commerciale OK Trucks è strutturata in Italia in macro aree, destinate alla gestione del territorio. Ferruccio Bocciarelli è il responsabile Italia UTC, Used Truck Center & Workshop Director. Francesco Vedovato, capo-vendita, ha mantenuto la responsabilità dell'area Nord Est, con alcuni "allunghi" in Toscana ed Emilia. Valter Carini, oltre all'area lombarda, è dedicato alla fascia Centrale dell'Italia. Marco Morsia segue la parte Nord Est sino alla Toscana e alle Marche, mentre Fabio Neve, oltre a coordinare le attività del Centro di Bari, segue tutta la parte Sud Italia. L'ultimo "acquisto" è Simone Parazzini, che è espressamente dedicato al "retail", ossia alla vendita diretta di Iveco al cliente finale.

In totale 46 alte specializzazioni, dalle attività d'officina alla rivendita dei veicoli a cliente finale, passando attraverso tutta la difficile gestione sia contabile che di documentazione per poter proporre all'utente un prodotto finito in linea con l'alto standard che Iveco si impone. Questi, in breve, i numeri che Iveco mette in gioco per la gestione del prodotto di seconda vita.

In alto, nella pagina a fianco, la squadra di OK Trucks con, al centro, Ferruccio Bocciarelli, Italy UTC - Used Truck Center & Workshop Director. Sotto, una vista del piazzale della succursale di Bari



LEASING SCACCIAPENSIERI

Da Iveco Capital tutte le soluzioni integrate di leasing finanziario per mettersi alla guida di un camion di Iveco, dal Daily ai pesanti della gamma Stralis, pensando soltanto al business della propria azienda

Il recente passato dimostra l'importanza del leasing quale strumento di sostegno agli investimenti di quel tipo di impresa che ha saputo migliorare i propri processi produttivi attraverso il necessario rinnovamento tecnologico, creando margini di crescita per il sistema industriale italiano e non solo. Tra le imprese, proprio quelle votate ad una maggiore competitività e orientate all'export, dimostrano una più alta propensione all'utilizzo del leasing. Scegliere una soluzione di finanziamento proposta da Iveco Capital può risultare determinante per realizzare progetti di trasporto e mobilità. Liberare risorse finanziarie da dedicare al proprio core business e, nello stesso tempo disporre immediatamente dei mezzi, risultano essere soli-

di punti di partenza per l'economia del singolo e globale. Inoltre, l'applicazione delle due norme agevolative – Super Ammortamento e Sabatini – al leasing finanziario non possono che velocizzare la decisione d'acquisto portando con sé i vantaggi di usufruire di un veicolo ultimo modello. In linea con l'orientamento del mercato sono le tre missioni della cosiddetta "Capital".

LE TRE MISSIONI AZIENDALI

Prima fra tutte, sostenere il successo di Iveco e dei suoi Dealer con offerte innovative indirizzate ai bisogni dei clienti e al continuo miglioramento della competitività del marchio. Seconda, fornire una piattaforma in grado di supporta-





re la vendita di soluzioni finanziarie che tengono in considerazione tutto il ciclo di vita del veicolo. Terza, ma non ultima, mantenere e conservare la fiducia riposta per creare la voglia di scegliere e riscegliere Iveco e Iveco Capital. Iveco Capital è in grado di adeguare l'offerta ad una richiesta sempre più esigente e diversificata. Coprire i costi, infatti, non è più la sola discriminante. Offrire una soluzione finanziaria completa che tenga in considerazione la specificità del cliente ed il ciclo di vita del veicolo conferma il successo di un tale approccio. Le diverse realtà che stimolano la voglia di soddisfare le esigenze del singolo e migliorarsi hanno portato Iveco Capital a proporre soluzioni quali il DAYLease, come concreto esempio di offerta integrata.

UN UNICO CANONE PER PAGARE TUTTO

Ma che cos'è esattamente un'offerta integrata? L'offerta integrata è un modo di vendere e di acquistare legato ai vantaggi di avere in un unico canone più voci collegate al ciclo di vita del mezzo. In Italia l'offerta integrata sta diventando sempre più richiesta per chi apprezza i vantaggi competitivi ed il valore aggiunto che un tale prodotto propone. Il canone mensile, infatti, non è solamente la regolare scadenza dei servizi finanziari, ma il comodo frazionamento dei servizi assicurativi, telematici, di manutenzione, riparazione e estensione di garanzia nonché di pagamento dei bolli per tutta la durata del contratto. L'offerta integrata permette infatti di offrire servizi a prezzi vantaggiosi e con costi fissi, che non risentono di variazioni esterne e, per di più, di disporre di un veicolo che mantiene valore nel tempo.

SOLUZIONI PERSONALIZZATE

Il DAYLease, creata appositamente per il Daily, è un'offerta integrata e flessibile basata su solide collaborazioni con il brand e con le migliori compagnie di settore per proporre soluzioni personalizzate. Il canone onnicomprensivo permette al cliente di diluire mensilmente i costi finanziari, assicurativi e di manutenzione relativi a tutta la durata del contratto. Permette, infatti, al cliente di usufruire di centri autorizzati per l'assistenza programmata, di allungare la vita del veicolo e di risparmiare il tempo della ricerca di una polizza ad hoc e del pagamento dei bolli. Al termine del contratto, poi, è possibile restituire il mezzo, riscattarlo, tramite pagamento in contanti o rifinanziamento oppure cederlo in permuta per un nuovo veicolo. Che dire ... pensa tutto Iveco Capital, il cliente risparmia energie da dedicare al proprio business! Ed è proprio seguendo la strategia dell'offerta integrata e della creazione di valore per i nostri clienti che da settembre, in occasione del lancio del Nuovo Stralis, verrà lanciato un nuovo prodotto full service sulla gamma pesante: con la flessibilità del canone e la competitività che il cliente deve avere che sia una piccola, media o grande impresa. Un team professionale che conosce il settore in tutte le sue specificità differenzia da sempre una soluzione Iveco Capital, una squadra in grado di fornire personalizzazioni di questa offerta come di tutte quelle in ventaglio grazie alla formazione interna e a strumenti di preventivazione on line disponibili sui principali applicativi e sistemi operativi. Iveco Capital è il partner globale seduto al tuo fianco, da quando ordini il veicolo fino a quando, alla fine del tuo contratto dovrai fare un nuovo investimento.





RICAMBI PRÊT-À-PORTER

Nelle parole di Paolo Pierangelo, Responsabile CNH Industrial Parts & Service Mercato Italia, il punto sulla logistica della distribuzione dei ricambi di Iveco, sui livelli di servizio e sulle nuove sfide del settore



Quello dei ricambi è un mondo complesso che richiede, da parte dei costruttori di veicoli commerciali, elevati standard qualitativi, grandi investimenti, una logistica distributiva efficiente, prezzi competitivi e capacità di modulare l'offerta in funzione del mutare

delle esigenze del mercato. Per capire meglio le dinamiche che governano il settore e come Iveco si sta muovendo per rispondere alle richieste delle aziende di trasporto Camion&Servizi ha intervistato Paolo Pierangelo, Responsabile CNH Industrial Parts & Service per il Mercato Italia.

C&S: Quali sono i pilastri della strategia di Iveco nel settore dei ricambi?

Pierangelo: C'è grande attenzione da parte dell'azienda – testimoniata dagli investimenti effettuati – alle problematiche legate alla distribuzione dei ricambi e agli aspetti logistici. Tutto ciò ha comportato una riorganizzazione dei dipartimenti interni e del footprint logistico europeo per ottimizzare gli stock ma, soprattutto, per disporre degli stock 'giusti' nel posto giusto, minimizzando così i tempi di fermo macchina. In quest'ottica, vogliamo continuare a migliorare il livello di servizio, per rimanere fra i best in class nel settore.

C&S: Com'è strutturato il network distributivo italiano?

Pierangelo: Il nostro Paese è servito quasi totalmente dal deposito principale di Torino e, in piccola percentuale, da altri centri europei. Dal master depot del capoluogo piemontese viene effettuata la consegna direttamente ai concessionari durante la notte, percorriamo ogni notte più di 10.000 km lungo tutto lo stivale per permettere la riparazione dei nostri mezzi fin dalle prime ore del mattino successivo all'inserimento dell'ordine.

C&S: Qual è la procedura seguita da un concessionario per imputare un ordine?

Pierangelo: Il dealer gestisce gli ordini mediante un programma di order-entry, che fornisce anche informazioni sulla disponibilità delle singole voci e sulle previsioni di consegna. Il servizio è regolato da orari serali di cut off per gli ordini urgenti ed è disponibile anche per le officine autorizzate e i



principali KA del mercato. Per ogni difficoltà esiste un ente a Torino chiamato DPS – Dealer Parts Support – dedicato alla risoluzione di eventuali problematiche legate agli ordini dei concessionari.

C&S: *In che modo Iveco supporta i concessionari per formulare ordini di stock adatti alle esigenze del mercato?*

Pierangelo: Bisogna fare una premessa. Più lo stock di ricambi è vicino al cliente finale, più si riducono i costi logistici relativi agli ordini urgenti, maggiore sarà il livello di servizio offerto dal dealer e, quindi, minore l'eventualità della mancata vendita per non disponibilità del componente richiesto. Tutto questo si traduce in maggior soddisfazione da parte del cliente finale. Per raggiungere questi obiettivi abbiamo messo a disposizione della nostra rete da oltre 15 anni un sistema di Retail Inventory Management (RIM) chiamato Ramses. E' un programma di forte partnership con i nostri concessionari che condividono con la casa madre volumi di vendita, clienti e livelli di stock. Questi dati vengono scambiati ogni notte e permettono l'elaborazione di una proposta personalizzata che analizza le vendite effettuate, elabora un forecast di domanda e propone un ordine stock adatto alle necessità del singolo dealer per la sua realtà territoriale. Si riduce, così, il rischio di ordinare pezzi che rimangono invenduti e diventano obsoleti. In altre parole, Ramses suggerisce lo stock ottimale per assicurare un elevato livello di servizio e ridurre il tempo di fermo macchina dei nostri clienti. Come Iveco, cerchiamo promuovere un ampio utilizzo da parte del dealer della proposta d'acquisto Ramses e di verificare che il livello di stock abbia il corretto bilanciamento fra immobilizzazione finanziaria e offerta dei componenti disponibili a magazzino.

C&S: *Com'è possibile gestire un elevato numero di ricambi destinati a veicoli in produzione e fuori produzione?*

Pierangelo: Contrattualmente abbiamo l'obbligo di mantenere un ricambio in stock per dieci anni dopo la cessata produzione di un veicolo. Ma non ci limitiamo a questo. Esistono infatti team dedicati in tutti i paesi a reperire, nel più breve tempo possibile, i ricambi eventualmente non disponibili sia nel caso di camion in produzione, sia per i modelli non più a listino. Il

servizio di VOR, dedicato alla soluzione dei casi più urgenti di fermo veicolo, risolve i casi più difficili fuori produzione in massimo 2,5 giorni dall'inserimento dell'ordine attivando tutta la nostra rete di supporto: magazzini, stabilimenti e fornitori. Inoltre, sempre grazie al sistema Ramses, tutti gli stock ricambi dei concessionari europei sono interlacciati per permettersi lo scambio di parti critiche (anche in un giorno tramite consegna express DHL) e assicurare una veloce risoluzione del fermo veicolo anche per i mezzi più anziani.

C&S: *Negli ultimi anni sono state create diverse linee di ricambi. Come ci si orienta?*

Pierangelo: Il nostro core business è rappresentato dal ricambio originale, proposto alla clientela a un livello di prezzo competitivo. Quest'offerta di base è ampliata da una linea di accessoristica, di portafoglio di prodotti in Direct Shipping che sta avendo grande successo, come testimonia la crescita a doppia cifra anno su anno. Un altro versante della strategia commerciale riguarda il progetto Bulder, focalizzato soprattutto sui componenti per i semirimorchi. Ci sono, poi, le linee Value Line e All Makes. La prima, caratterizzata da un'offerta di prodotto molto ampia, è stata studiata per i veicoli di oltre cinque anni d'anzianità, mentre la seconda è rivolta a mezzi commerciali di tutte le marche. Esiste, infine, l'offerta Reman che comprende un ampio ventaglio di ricambi rigenerati, che spazia dai motori ai cambi, dai motorini d'avviamento alle centraline elettroniche.

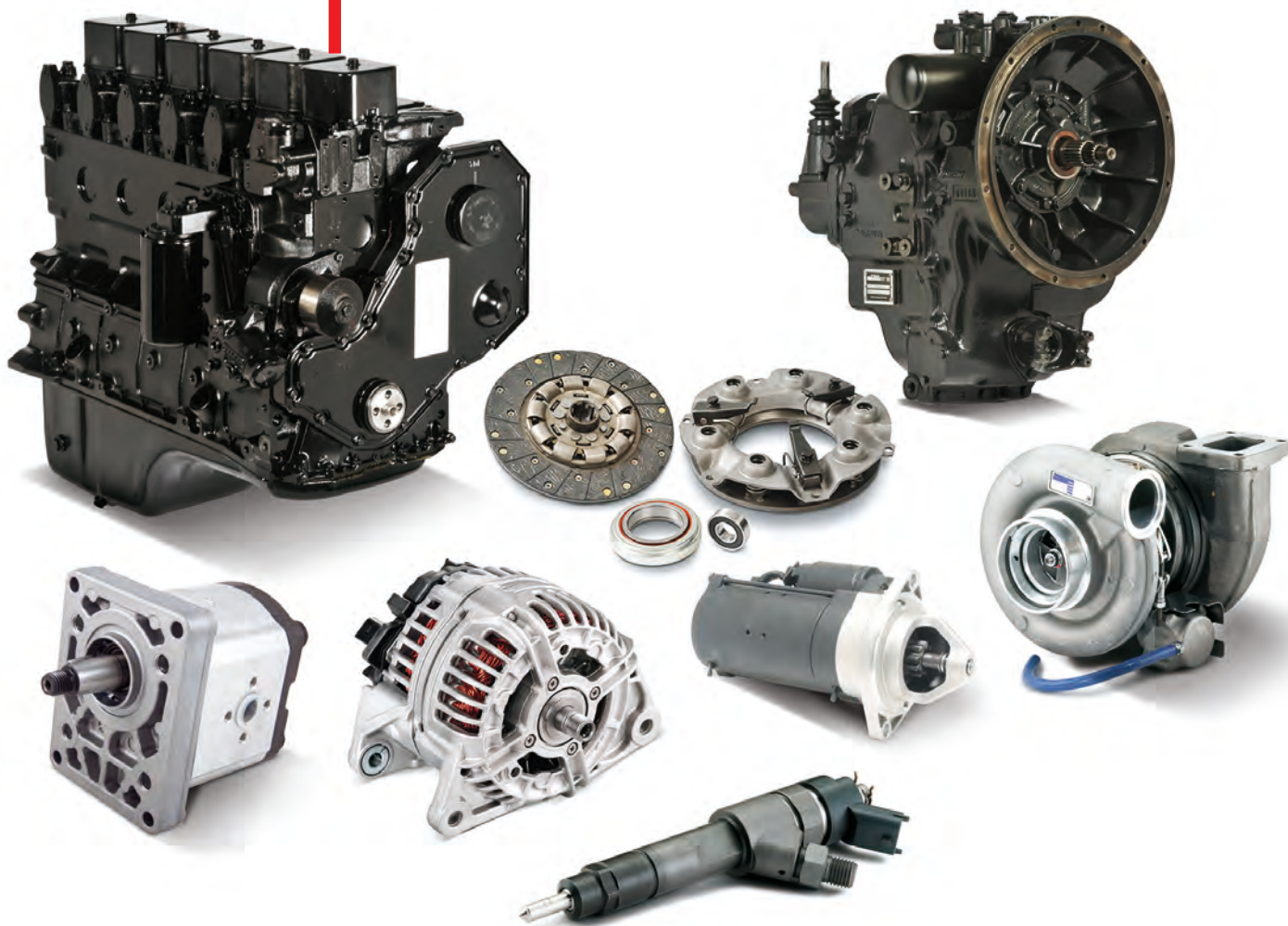
C&S: *Com'è cambiato il business dei ricambi in questi ultimi anni?*

Pierangelo: La crisi economica ha posto il problema della sostenibilità e profittabilità del business. La posizione finanziaria del dealer non può essere debole. Occorre, quindi, molta attenzione all'esposizione verso le banche, al cash flow, alla riduzione degli stock. Per quanto ci riguarda, abbiamo cercato di sviluppare una partnership con il concessionario, con un duplice obiettivo. Da un lato, anticipare i problemi evitando che vada in difficoltà o in sovra-stock. Dall'altro, stabilire di comune accordo le strategie di crescita sui diversi canali di vendita: l'officina interna, le officine autorizzate, quelle indipendenti e i key account.



MENO COSTI, NIENTE SPRECHI

Un'offerta sempre più ampia di componenti rigenerati con elevati standard qualitativi, garanzie di 12-24 mesi e prezzi di listino competitivi fanno della gamma Reman la scelta ideale per riparare i camion di Iveco di mezza età e oltre



IVECO

Reman ■ Parts REMANUFACTURED

Ricambi rigenerati di qualità, come quelli proposti da Iveco nell'ambito della gamma Reman, sono una grande risorsa a disposizione dei trasportatori che hanno in linea veicoli della Casa italiana di mezza età più anziani. Le ragioni per preferire un Reman ai prodotti ripristinati, riparati o riciclati dopo lo smontaggio da altri camion sono molteplici. Prima di tutto, per i rigorosi standard qualitativi dei processi di 'remanufacturing' che si traducono in un elevato grado di affidabilità, testimoniato anche dalla garanzia di 12 mesi (24 per i motori) offerta da Iveco sui pezzi rigenerati. Poi, ovviamente, c'è la convenienza economica, poiché un rigenerato di qualità può costare anche il 30-40% in meno di un ricambio di nuova fabbricazione (bisogna, infatti, tener conto che una buona parte del valore del pezzo è costituita dalla carcassa recuperata), pur rivelandosi un prodotto perfettamente in linea con le esigenze operative di un camion nella sua seconda fase del ciclo di vita. Il contenuto costo d'acquisto di un Reman incide anche positivamente sugli oneri di gestione del mezzo il TCO, Total Cost of Ownership.

TANTI VANTAGGI PER L'AMBIENTE

Non bisogna poi sottovalutare i vantaggi per l'ambiente in termini di minor utilizzo di materie prime, di energia e di emissioni di CO₂. Per esempio, un motore rigenerato richiede l'80% di energia in meno rispetto alla realizzazione di un propulsore nuovo. Negli ultimi anni, inoltre, è aumentata esponenzialmente l'offerta di rigenerati della gamma Reman, che non si limita più ai soli motori, ai cambi e ai differenziali, ma arriva anche a comprendere, turbocompressori, alternatori, motorini d'avviamento, pompe d'iniezione, centraline elettroniche, filtri anti-particolato (DPF) e molto altro. "Quando alcuni anni fa siamo partiti con l'iniziativa Reman – spiega Giuseppe Primo, Parts – Reman Sales & Marketing Manager per l'aerea EMEA – l'offerta di prodotto si concentrava solo sui grandi componenti, come i motori - che venivano lavorati nello stabilimento francese di Garchizy – i cambi e i differenziali. Adesso abbiamo a listino circa 3 mila voci, fra cui frizioni, alternatori, motorini e numerosi componenti meccanici. Perché in questo ciclo virtuoso del rigenerato tutto funzioni alla perfezione, occorre che il dealer o l'officina che scelgono d'installare un componente 'remanufactured' si facciano carico del ritiro della carcassa – il cosiddetto tolto d'opera. Quest'ultimo viene prelevato dalla Casa madre, preso in carico dallo stabilimento di lavorazione o inviato a

uno dei fornitori e, successivamente, al termine del processo re-immesso nella rete di vendita". Quali sono i requisiti delle carcasse, perché possano essere inviate alla rigenerazione? "Esistono, ovviamente, rigorosi standard qualitativi anche per i componenti da ritirare. Un motore, per esempio, può essere usurato, ma il suo stato d'uso deve essere tale da permetterne il processo di rigenerazione. Il vero problema del rigenerato è, però, altrove: nella percezione che gli operatori del trasporto hanno del remanufactured. Negli Stati Uniti e in Europa esiste una solida cultura che spinge in questa direzione. Tuttavia in Italia, dove l'incidenza dell'utilizzo del rigenerato si attesta attorno al 3% (rispetto al 10% dei paesi più ricettivi), è una scelta che fatica ancora ad imporsi". Qual è il target di riferimento per i ricambi rigenerati? "Idealmente, il veicolo che ha superato i 3-4 anni di vita operativa, con differenti declinazioni secondo la specifica mission di trasporto. Tenendo presente il livello qualitativo della rigenerazione e il costo del ricambio, si ha un prodotto perfettamente in linea con le esigenze di questa tipologia di camion". Su quali componenti o linee di prodotto si concentra maggiormente la richiesta di ricambi Reman? "Dal punto di vista puramente economico sui motori, che hanno un costo unitario importante. Sotto il profilo dei volumi, invece, stanno crescendo in modo esponenziale le vendite di piccoli componenti. Se guardiamo alla segmentazione per gamme di veicoli, il peso dei rigenerati è più o meno lo stesso fra i leggeri, i medi e i pesanti. Assodata la qualità e l'affidabilità del rigenerato, la sfida maggiore è il posizionamento del prezzo tra ricambio non originale equivalente e quello originale remanufactured. A fronte di una lieve differenza sarà certamente quest'ultimo il prodotto che il Meccanico potrà consigliare ed il Cliente finale scegliere ottimizzando così costi e benefici. Quello dei rigenerati è un business in crescita? "Sì, tanto che l'azienda ha deciso di creare un ente dedicato, in cui sono presenti competenze logistiche, oltre a quelle tradizionali di sales & marketing. Che la crescita del business sia robusta lo dicono le cifre, che parlano di un incremento delle vendite del 30% nel primo semestre di quest'anno, rispetto all'analogo periodo del 2015". Un'ultima domanda: quando arriveranno i motori Reman Euro VI? "Stiamo predisponendo tutto – conclude Giuseppe Primo - affinché i primi rigenerati arrivino sul mercato con il timing 'giusto', cioè fra la fine di quest'anno e l'inizio del 2017".



protagonisti

S.V. NOLEGGIO

UN HI-MATIC PER IL FREDDO

Entra nella flotta della S.V. Noleggio un Daily Hi-Matic 60C17, che si aggiunge a quelli già presenti nel parco mezzi della società torinese, destinati alla locazione a lungo termine. Perché la clientela apprezza l'automatico

Iveco ha recentemente fornito il cinquecentesimo veicolo, un Daily Hi-Matic 60C17, alla S.V. di Rivoli (Torino) azienda da oltre vent'anni specializzata nel noleggio a lungo termine dei veicoli refrigerati. La cerimonia di consegna si è svolta presso la sede del cliente finale, la Cantaluppi Tavernerio, ad Albese con Cassano (Como), alla presenza di Marco Evola, Account Manager di Iveco e di Salvatore Vaccaro, titolare di S.V. Noleggio. Il veicolo entrato in servizio è un Daily Hi-Matic di 6 tonnellate, dotato di motore F1C di 3 litri di cilindrata,

abbinato all'innovativo cambio automatico a 8 rapporti, che assicura un elevato comfort di guida e fornisce – con la modalità di funzionamento Eco - un contributo al contenimento dei consumi di carburante. L'allestimento del mezzo è stato realizzato da Icy Truck, società del Gruppo S.V. Si tratta di una cella frigorifera multi-temperatura, suddivisa da paratie interne, in grado di operare contemporaneamente a tre diversi livelli termici, da -20°C a 0-4°C, per assicurare la catena del freddo nel trasporto dei generi alimentari deperibili. La scelta del cambio automatico per il 60C17 è basata sulla

positiva esperienza – e sul feedback degli utilizzatori finali - accumulata dalla S.V. Noleggio con altri Daily Hi-Matic in servizio da tempo. “Chi prova l’Hi-Matic – ha affermato Salvatore Vaccaro, titolare della S.V. Noleggio - non torna più indietro. I driver che l’hanno testato sono molto soddisfatti delle prestazioni dell’automatico e, ora, è difficile convincerli a ritornare al cambio manuale”. Quindi non c’è stata nessuna resistenza al cambiamento, nessun problema iniziale d’apprendimento da parte dei conducenti? “Esattamente, sia per gli Hi-Matic montati sui Daily di 3,5 tonnellate di peso totale, sia sui modelli più grandi per i quali è necessaria la Patente C”. Quali sono i principali plus di prodotto dei Daily, particolarmente apprezzati da una società di rent che opera nel settore del freddo? “Sicuramente la robustezza, con un telaio d’impostazione camionistica a longheroni e traverse, e l’affidabilità. Sono caratteristiche fondamentali per la nostra attività per due ragioni. In primo luogo perché le celle frigo pesano e avere una base solida fa la differenza. L’affidabilità, poi, è essenziale, poiché operiamo nel settore del trasporto di generi deperibili e nei nostri obblighi contrattuali figura la messa a disposizione del cliente di un veicolo sostitutivo in caso di avaria”. Il 60C17 che è stato consegnato è un veicolo con un allestimento multi-temperatura complesso. Si tratta di un caso singolo o ve ne sono parecchi in servizio? “I nostri veicoli sono spesso dotati di celle con scomparti interni, ottenuti mediante paratie divisorie mobili per garantire il trasporto in regime di temperatura controllata di diverse tipologie di deperibili”. I Daily in forza alla S.V. Noleggio sono prevalentemente utilizzati per le consegne multi-drop in aree urbane o anche su itinerari extra-urbani in ambito pro-

vinciale? “Il 60% dei nostri clienti lavora in ambito urbano e provinciale, con percorrenze annue molto variabili, che oscillano dai 20mila ai 100mila chilometri”. Quali sono i punti di forza della S.V. Noleggio, oltre alle caratteristiche tecniche di robustezza e affidabilità del parco mezzi? “Le nostra peculiarità – conclude Salvatore Vaccaro – sono la flessibilità contrattuale e il livello dei servizi, offerti in tutta Italia, grazie alle sedi di Torino, Milano, Genova, Vicenza, Roma, Pescara Bari e Catania. Flessibilità significa capacità di adattarsi al mutare delle esigenze di trasporto della clientela, sia in termini di tipologia di veicoli (per esempio, per passare dal noleggio di Daily Patente B ad uno di maggior peso guidabile con la Patente C), sia in risposta a picchi di lavoro dettati dalla stagionalità del business”. Il Daily Hi-Matic ha ricevuto, dal momento del lancio, una risposta entusiasta dai mercati. E’ stato venduto, infatti, in più di 10mila esemplari, prevalentemente concentrati in Germania, Gran Bretagna, mercati nordici e Benelux, seguendo un trend di crescita costante che non mostra alcun segno di rallentamento, a conferma degli alti standard qualitativi del veicolo.

Nella pagina a fianco, il momento della consegna del Daily Hi-Matic 60C17 con cella frigo. Sotto, il logo della S.V. Noleggio. In basso, il veicolo pronto a iniziare il turno di lavoro





protagonisti



TUA - TRASPORTO UNICO ABRUZZESE

IL CROSSWAY CONQUISTA L'ABRUZZO

Trentasei Crossway Pro di Iveco Bus consegnati alla società di Trasporto Unico Abruzzese, leader nel settore del trasporto persone, che gestisce fino all'80% del servizio pubblico regionale

Iveco Bus ha recentemente consegnato trentasei autobus Crossway Pro alla TUA, società di Trasporto Unico Abruzzese con sede a Pescara, leader nel settore del trasporto di persone, che gestisce fino all'80% del servizio regionale pubblico. La fornitura dei nuovi veicoli di Iveco Bus è avvenuta durante il TUA Day, una giornata di lavori ricca di momenti di confronto, focalizzata sulla presentazione dei risultati del bilancio d'esercizio dell'azienda di trasporti regionale, a un anno dalla sua costituzione. Erano presenti all'evento interlocutori del mondo imprenditoriale e politico, tra cui Luciano D'Amico, Presidente di TUA, Luciano D'Alfonso, Presidente della Regione Abruzzo e Camillo D'Alessandro, Consigliere Regionale con delega ai trasporti.

Per Iveco Bus sono intervenuti Pierluigi Lucchini, Direttore Commerciale Mercato Italia e Carlo Tessitore, titolare dell'omonima Concessionaria di Iveco Bus. "Grazie a questa consegna - ha affermato Pierluigi Lucchini - Iveco Bus rafforza ulteriormente la propria business partnership con l'azienda di Trasporto Unico Abruzzese, che può essere annoverata tra le realtà più importanti del trasporto pubblico locale nazionale. Il veicolo protagonista della consegna odierna, il Crossway Pro, che incarna la scelta ideale per il trasporto passeggeri, costituisce la risposta perfetta per tutti gli operatori alla ricerca di un autobus per compiti regionali o misti. Il Crossway si distingue per il basso consumo di carburante, grazie all'esclusiva tecnologia Hi-SCR per massimizzare l'efficienza dei consumi e

diminuire le emissioni e, quindi, l'impatto ambientale". I trenta-sei Crossway Pro sono equipaggiati con il motore Iveco Cursor 9 Euro VI da 400 Cv. Ventitré autobus hanno una lunghezza di 12,1 metri, mentre gli altri tredici veicoli consegnati arrivano a 10,8 metri. Sono dotati di porta centrale doppia con sollevatore elettroidraulico per la salita/discesa a bordo di un disabile su carrozzella. L'intera gamma di Iveco Bus destinata al traffico interurbano sfrutta i vantaggi dell'esclusiva tecnologia Hi-SCR, che consente di ottenere ridotti livelli di emissione, senza ricorrere al ricircolo dei gas di scarico (EGR) e di evitare temperature elevate per la rigenerazione del filtro antiparticolato (DPF), che avviene solo in modo passivo. Un altro importante plus dei veicoli di Iveco Bus è il ridotto consumo di carburante delle motorizzazioni delle gamme Cursor e Tector. Il Crossway Pro è un veicolo flessibile, che offre tutte le caratteristiche di un interurbano e il comfort di un autobus di linea. Il mix di dispositivi per facilitare l'incarozzamento dei passeggeri e le dotazioni da autobus turistico gli consentono di viaggiare in città, ma anche di operare nel segmento interurbano premium. La fornitura dei Crossway Pro è stata perfezionata grazie al supporto della Concessionaria Iveco Bus Tessitore di Vasto (Chieti).

LE ORIGINI E I SETTORI D'ATTIVITÀ DI TUA

TUA è l'azienda di trasporto pubblico locale abruzzese nata dalla fusione per incorporazione in ARPA, Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi, di FAS, Ferrovia Adriatico Sangritana di Lanciano, e di GTM, Gestione Trasporti Metropolitan di Pescara. TUA gestisce l'80% del servizio abruzzese di trasporto pubblico di persone e opera nel territorio regionale con due divisioni: quella dei servizi ferroviari, con sede a Lanciano, che comprende la rete di trasporto merci e di persone gestita dalla FAS prima della fusione, e quella dei servizi autolinee, con depositi a Pescara, (servizi urbani), Lanciano, Chieti, L'Aquila,

Teramo, Giulianova, Vasto, Avezzano, Sulmona (servizi extraurbani). TUA può essere annoverata tra le realtà più importanti del TPL nazionale, perché presenta numeri aziendali consistenti. La società parte con una flotta di 895 autobus, 16 treni a trazione elettrica per il trasporto di persone e 16 locomotive per il trasporto merci. I mezzi di TUA percorrono annualmente su strada oltre trentasei milioni di chilometri, con un organico di oltre 1.600 addetti in grado di offrire servizi sia in ambito urbano, sia extraurbano. Su rotaia, invece, TUA percorre annualmente oltre 970.000 km servendo circa un milione di passeggeri, ai quali si aggiungono 250.000 km l'anno di trasporto merci. Questi risultati portano a sviluppare un valore della produzione pari a 142 milioni 100 mila euro, dei quali trentasei milioni derivanti dalla vendita di titoli di viaggio.



Nella pagina a fianco, uno dei Crossway consegnati a TUA. Sopra, lo schieramento dei bus nella rimessa. Sotto, una fase delle cerimonia di consegna dei veicoli



Venti Stralis Hi-Way AS440S46 Euro VI entrano nella flotta della Lazzarini di Laives (Bolzano) per potenziarne i servizi sulle rotte internazionali. La fornitura curata dalla concessionaria Iveco Gasser di Bolzano

LAZZARINI

INVESTIRE NEL FUTURO

La Lazzarini di Laives, in provincia di Bolzano, guarda al futuro del trasporto su gomma con ottimismo e investe per il rinnovo di una parte cospicua della propria flotta. Lo fa acquistando 20 Stralis Hi-Way AS440S46 Euro VI, che sostituiscono altrettanti veicoli del parco mezzi, costituito da circa 55 trattori. Gli Stralis forniti alla società bolzanina sono equipaggiati con il Cursor 11 Euro VI da 460 Cv, dotato dell'esclusiva tecnologia Hi-Scr con catalizzatore selettivo, che fa a meno del dispositivo di parziale ricircolo del gas nei cilindri (EGR) e non

richiede la rigenerazione attiva del filtro anti-pollucione (DPF), con positivi effetti sul contenimento dei consumi di gasolio. La fornitura è stata curata dalla concessionaria Iveco Gasser di Bolzano, con la quale la Lazzarini ha costruito un rapporto di reciproca fiducia, le cui origini risalgono all'inizio degli anni '90. I nuovi veicoli sono impiegati nelle attività di core business della Lazzarini, costituite dal groupage internazionale e dalla movimentazione delle merci destinate alle esposizioni fieristiche in alcune nazioni chiave dell'Unione Europea fra cui Germania, Austria, Svizzera, Francia e Paesi Bassi. E' un settore di business che richiede la massima



cura nell'esecuzione di tutte le fasi del trasporto per rispettare i tempi di consegna rigorosi imposti dalla committenza. Per soddisfare questa esigenza, la Lazzarini conta sull'efficienza dei nuovi veicoli entrati nella flotta e sulla professionalità dell'officina interna, attiva sulle 24 ore, cui sono affidate le operazioni di manutenzione dei mezzi. La storia della Lazzarini inizia nel 1950 quando Luigi Lazzarini, padre di Franco e Ezio che costituiscono la seconda generazione alla guida dell'azienda, apre un'attività di auto-trasporto a carattere nazionale. E' un ambito, quello esclusivamente nazionale, che viene mantenuto per primi vent'anni di operatività, contando sulla forza propulsiva del boom economico italiano, che richiedeva la movimentazione di quantità crescenti di materie prime e semilavorati destinati all'industria in continua espansione. Gli sbocchi verso le destinazioni estere e l'allargamento del business al groupage internazionale si concretizzano negli anni settanta. Con la crescita del raggio d'azione della flotta aumentano, di pari passo, anche le dimensioni del parco mezzi, che passano dalla quindici unità delle origini a circa 40 camion negli anni '80 per raggiungere i 55

veicoli negli anni '90. E proprio a metà di questo decennio, sulla spinta della diversificazione del business e del crescere dei volumi di attività, avviene la trasformazione della ragione sociale dell'azienda in società per azioni. Gli anni della crisi economica e dell'arrivo della concorrenza aggressiva dei vettori esteri vedono la Lazzarini impegnata a mantenere immutati gli asset aziendali. Un'operazione di successo, che permette oggi alla società bolzanina di guardare con fiducia al futuro e di investire nel rinnovo della flotta.



A fianco, lo schieramento degli Stralis consegnati alla Lazzarini. In alto, Franco Lazzarini. Sopra, Franco Lazzarini, Alex Gasser (al centro) e Ezio Lazzarini



MAI SOLI SULLA STRADA

Con la app Iveco Non Stop, disponibile per tutti gli smartphone, si attiva il Customer Center di Iveco comunicando automaticamente i dati del veicolo e la località dell'avaria per ottenere assistenza nel più breve tempo possibile

L' app Iveco Non Stop è un nuovo canale di comunicazione fra il conducente di un camion e il Customer Center di Iveco per semplificare e rendere più spedite le procedure d'attivazione degli interventi su strada in caso di avaria. L'app, disponibile per i dispositivi Android e iOS e su piattaforma Windows mobile, richiede il preventivo inserimento delle generalità del proprietario del mezzo, del numero di telaio del camion (VIN, Vehicle Identification Number) e del numero di targa. Con la memorizzazione di questi dati, è possibile attivare immediatamente il Customer Center di Iveco. Premendo

semplicemente l'icona della chiamata, il Customer Center riceve in automatico ed immediatamente tutti i dati relativi al veicolo e le coordinate GPS per poterlo localizzare in maniera rapida e puntuale. Un solo gesto dunque, per poter attivare il Customer Center Iveco con estrema rapidità. L'app Iveco Non Stop consente anche di scattare e inviare al Customer Center una o più fotografie del componente in avaria, per permettere agli addetti all'assistenza di effettuare un'analisi preliminare più accurata. La stessa app permette, infine, di ricevere informazioni puntuali sulle tempistiche d'intervento dell'officina autorizzata Iveco più vicina al luogo di stazionamento del camion.



NUOVO DAILY E6 BUSINESS INSTINCT



BTS

CORRI IN CONCESSIONARIA
O CHIAMA IL NUMERO VERDE

Numero verde
800-800288

PRESTAZIONI SENZA UGUALI

Motori da 2,3 e 3 litri,
fino a 205 CV e 470 Nm

EFFICIENZA DEI CONSUMI MIGLIORATA

Fino all'8% di risparmio

*Rispetto ai modelli Euro 5b+ equivalenti e in base
al nuovo ciclo NEDC (New European Driving Cycle).

COSTI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE RIDOTTI

Fino al 12% di risparmio**

**Rispetto ai modelli Euro 5b+ equivalenti.

SEMPRE CONNESSO

Con DAILY BUSINESS UP™,
il tuo assistente personale
al business

Il Nuovo Daily E6 è la scelta ideale per far crescere il tuo business. Con i suoi nuovi motori Euro 6 che garantiscono più potenza, consumi ridotti e il più basso costo totale d'esercizio della categoria, il suo comfort migliorato e la connettività avanzata, combinati con le sue oltre 8.000 possibili configurazioni, è il tuo perfetto business partner.

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile

NUOVO STRALIS *XP*

TCO₂ CHAMPION

NUOVO STRALIS OFFRE FINO ALL' 11% DI RISPARMIO CARBURANTE
GARANZIA UPTIME E RIDOTTE EMISSIONI DI CO₂.



FINO ALL'11% DI RISPARMIO CARBURANTE

La soluzione più completa per
l'efficienza dei consumi e dei servizi
nelle missioni a lungo raggio

MASSIMA AFFIDABILITÀ

La collaudata tecnologia HI-SCR
e la nuova catena cinematica
sono progettate per garantire il massimo
dell'affidabilità e delle prestazioni

GARANZIA UPTIME

L'impegno a massimizzare l'operatività
del cliente è garantito dalla rete
IVECO TRUCK STATIONS

TCO₂ LIVE

Una nuova gamma di servizi
per i gestori delle flotte

NUOVO STRALIS XP: CAMPIONE DI TCO₂

Scopri il NUOVO STRALIS completamente rinnovato nella catena cinematica e nei sistemi elettrici ed elettronici, e con nuove caratteristiche per il risparmio di carburante. Il NUOVO STRALIS con il suo motore Euro 6 HI-SCR permette un risparmio nei consumi fino all'11%, emissioni ridotte di CO₂ e un minore TCO in ogni missione. La tecnologia Iveco HI-SCR non richiede l'intervento dell'autista e garantisce la sicurezza nelle aree a rischio perché non necessita di rigenerazione attiva. Grazie ai nuovi servizi proposti, l'operatività dello STRALIS XP è garantita dalle IVECO TRUCK STATIONS.

NUOVO STRALIS XP, campione di TCO₂.

Numero verde
800-800288
WWW.IVECO.IT

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile