

# Camion & Servizi



SUCCESSO DI IVECO AL TRANSPOTEC 2013

TEST DAILY NATURAL POWER 136 CV

PROVATO IN CAVA L'ASTRA HD9 84.48



GUARDA  
IL VIDEO

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



# 4

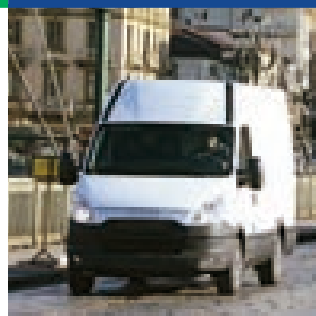


## Transpotec: si riparte da Verona

Successo di Iveco e dei brand di Fiat Industrial al salone del trasporto e della logistica



# 10



## Test su strada: Daily a metano

Provato il furgone 35S14GV/P Natural Power con motore a gas naturale da 136 Cv



# 17



## Bus a trazione alternativa

Gli autobus di Iveco Irisbus con catene cinematiche non convenzionali



# 38



## Quelli Doc fanno bene al camion

Perché i ricambi originali di Iveco migliorano l'efficienza dei mezzi di trasporto

**24 Dakar 2013: la gara vista da Miki Biasion**

**26 Iveco in action: Arcese sceglie gli Hi-Way**

**28 Iveco nel mondo: novità da Sudamerica, Inghilterra, Russia e Australia**

**14 Test in cava per l'Astra HD9 84.48 8x4 da 480 Cv**

**20 Innovazione: il futuro del camion visto da Iveco**

## Rubriche

### 44 Protagonisti

TNT  
Nicolosi



DIRETTORE RESPONSABILE MAURIZIO PIGNATA DIRETTORE EDITORIALE EMANUELA DE VITA COMITATO DI REDAZIONE GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), MONICA BERTOLINO, EMANUELA DE VITA, FEDERICO GAIAZZI, MARCO MONACELLI, MAURIZIO PIGNATA, SIMONA RICHINO COLLABORATORI GIUSEPPE BELLETTI, SARA BUOSI, GIOVANNI CECCATO, ELISA FONTANA, CARLA FRANCONI, PIERLUIGI LUCCHINI, MARIO NATALI, ALESSANDRO OITANA, FRANCO ORILO, GIUSEPPE PESCE, SERGIO PIPERNO BEER, MARTA RAVA, FRANCO ZORZETTO EDITORE SATIZ SRL, VIA VITTIME DI PIAZZA DELLA LOGGIA, 25, 10024 MONCALIERI (TO) REDAZIONE GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.G.GARRONE@GMAIL.COM STAMPA SATIZ SRL - MONCALIERI (TO) REGISTRAZIONE TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



**C**amion&servizi dedica il servizio d'apertura di questo numero al Transpotec di Verona. L'edizione 2013 del Salone del trasporto della logistica e dell'innovazione tecnologica, che ha visto la presenza di tutti i brand di Fiat Industrial legati al mondo del trasporto su gomma, è stata l'occasione per trasmettere un messaggio di fiducia a tutto il comparto in un momento d'incertezza per l'economia italiana. La volontà d'investire sul paese, sulla ripresa del mercato nazionale e di scommettere sul futuro del trasporto su strada sono i concetti ribaditi da Federico Gaiazzì, General manager Iveco per il mercato Italia, nell'intervista concessa a Camion&servizi in occasione della manifestazione scaligera, durante la quale sono state proposte ai padroncini e ai flottisti le più recenti novità di prodotto Iveco: dallo Stralis Hi-Way, vincitore del premio Truck of the Year 2013 e vera e propria star del salone veronese, al nuovo Trakker per il comparto delle costruzioni. Due i test su strada di questo numero. Riguardano l'Iveco Daily 35S14GV/P Natural Power, in versione furgone con sospensioni pneumatiche posteriori e motore a gas naturale compresso da 136 Cv, e l'Astra HD9 84.48 8x4, dotato di propulsore FPT Industrial Cursor 13 da 480 Cv. L'innovazione tecnologica dei veicoli – nel breve, così come nel lungo periodo – è uno dei pilastri di Fiat Industrial per lo sviluppo di una mobilità sostenibile. Le linee guida della ricerca sono analizzate in due articoli dedicati, rispettivamente, ai mezzi a trazione alternativa di Iveco Irisbus per il trasporto passeggeri e a quelli di Iveco – dal concept Dual Energy agli Eurocargo ibridi o a metano, fino agli Stralis con motorizzazioni a gas naturale compresso o a LNG – per la movimentazione delle merci. La rubrica Iveco in action propone il caso della Arcese Trasporti – la principale azienda di trasporto e logistica italiana – che ha scelto di rinnovare la propria flotta con i nuovi Stralis Hi-Way per ridurre i costi di gestione. La sezione Iveco nel mondo riporta le notizie e le curiosità della galassia di Fiat Industrial provenienti dal Sud America, con l'inizio della produzione dello Stralis Hi-Way in Brasile e i successi di vendita dei motori a metano di FPT in Perù, dall'Inghilterra, dalla Russia e dall'Australia. Il tema d'attualità del risparmio di carburante è analizzato in due articoli. Il primo, dedicato al sistema di monitoraggio dello stile di guida Driving Style Evaluation del dispositivo telematico Iveconnect. Il secondo, invece, centrato sulle soluzioni tecniche sviluppate da Iveco, partendo dall'Ecostralis fino all'Hi-Way, per ridurre la resistenza aerodinamica, i consumi di gasolio e il Total Cost of Ownership. Infine, tante altre notizie sul ruolo dei ricambi originali Iveco per garantire la piena efficienza dei veicoli e sulle proposte finanziarie di Iveco Capital per far tornare la voglia di comprare camion.

**Emanuela De Vita**





**Grande successo di Iveco al Salone del trasporto e della logistica di Verona. Protagonisti lo Stralis Hi-Way e il nuovo Trakker, ma anche i veicoli a trazione alternativa, i bus di Iveco Irisbus, i mezzi cava-cantiere di Iveco Astra e i motori di FPT Industrial**

**Sara Buosi**

# INIEZIONE DI FIDUCIA

**È** stata una presenza a tutto tondo, quella di Iveco, all'edizione 2013 del Transpotec Logitec, il Salone dell'autotrasporto, della logistica e dell'innovazione tecnologica svoltosi alla fiera di Verona a cavallo fra febbraio e marzo. E il successo, di pubblico e di critica, non si è fatto attendere. Come testimoniano i quasi 21mila visitatori della manifestazione scaligera e le centinaia di test drive dinamici effettuati sugli Stralis Hi-Way Euro V ed Euro VI da 500 Cv e da 460 Cv, a disposizione dei trasportatori nell'area esterna della fiera. I loro giudizi sul nuovo pesante stradale di Iveco – si veda il box -

proclamato all'IAA di Hannover International Truck of the Year 2013 per la riduzione dei consumi e dei costi di esercizio, il confort, la sicurezza e il basso impatto ambientale, non lasciano dubbi: chi lo ha provato ne apprezza i tanti plus di prodotto e i contenuti tecnologici.

## **LEGGERI, MEDI, PESANTI E ALTERNATIVI**

Iveco si è presentata al Transpotec con l'intera gamma di veicoli: dai leggeri ai pesanti, la gamma bus al completo, i mezzi d'opera per la cantieristica. La presenza del costruttore italiano si è concentrata in un'ampia area interna, con uno stand di oltre 2.400 metri



GUARDA  
IL VIDEO

quadrati, ospitato presso il padiglione 8. Come è accaduto all'edizione 2012 del Salone Internazionale di Hannover, tutta l'area espositiva di Iveco si è ispirata ai colori e ai materiali con cui è stato realizzato il Fiat Industrial Village di Torino, il primo centro multifunzionale di Fiat Industrial al mondo. A completamento della presenza di Iveco al Transpotec, è stata allestita un'area esterna, su una superficie di oltre 12mila metri quadrati, con una pista prove per i modelli di punta delle gamme Stralis e Daily. La 'star' del Salone del trasporto è stata, ovviamente, lo Stralis Hi-Way, presente anche in versione Euro VI con l'innovativo sistema di post-trattamento High-Efficiency Scr che non richiede la presenza del sistema di ricircolo dei gas combusti (Egr). E' stato, inoltre, esposto il concept Stralis Hi-Way 'Emotional', un veicolo superaccessoriato, che integra dotazioni di serie con contenuti specifici ordinabili in pacchetti personalizzabili, secondo le necessità della singola azienda di trasporto. Gli accessori dell'Emotional sono stati concepiti soprattutto per soddisfare le esigenze dell'autista durante la guida e i momenti di sosta, e per garantire le performance e la sicurezza del veicolo e del carico in qualunque condizione operativa. Tra i diversi optional, sono presenti un sistema tecnologicamente avanzato che integra suono e video e



A fianco, il trofeo Truck of the Year 2013, assegnato allo Stralis Hi-Way. Sotto, un motore FPT Industrial della serie Cursor. Sotto, il nuovo Trakker in versione 8x4



## PARLA FEDERICO GAIAZZI, GENERAL MANAGER IVECO MERCATO ITALIA

Iveco ha partecipato al Transpotec 2013 con l'intera gamma di prodotto, insieme agli altri brand di Fiat Industrial legati al mondo trasporto su gomma. Sul significato di questa massiccia presenza, sui messaggi che vuole trasmettere alle aziende del settore e sulle prospettive che si aprono sul mercato nazionale con l'introduzione del nuovo Stralis Hi-Way, Camion&Servizi ha intervistato Federico Gaiazzi, General manager Iveco mercato Italia.

**C&S:** Cosa significa la partecipazione di Iveco al Transpotec?

**Gaiazzi:** E' un ulteriore segnale della volontà d'investire sul paese e sulla ripresa del mercato nazionale. Abbiamo voluto scommettere sul trasporto per trasmettere un messaggio di fiducia, confidando in un prossimo ritorno all'espansione economica. E' stata, inoltre, l'occasione per presentare agli operatori il nuovo Trakker e le motorizzazioni Euro VI.

**C&S:** Perché Iveco si è presentata a Verona insieme con tutti i suoi marchi – Iveco Astra, Iveco Irisbus, Fpt - con aree dedicate all'innovazione e ai veicoli alternativi?

**Gaiazzi:** Da due anni a questa parte, Iveco partecipa alle manifestazioni in modo sinergico, promuovendo tutti i suoi brand. Quest'approccio determina due risultati: da un lato, garantisce l'efficacia commerciale e la focalizzazione sul singolo marchio. Dall'altro da origine a sinergie, nel cui ambito ciascun brand può avvalersi di enti qualificati che si occupano in modo trasversale di tutti i marchi, generando così azioni mirate più efficaci. Inoltre, esistono delle 'best practice' che possono essere trasferite da un brand all'altro. Sono processi di successo, suscettibili di essere riprodotti positivamente all'interno di altre realtà aziendali.

**C&S:** Qual è stata l'accoglienza riservata all'Hi-Way dalle aziende di trasporto all'inizio della commercializzazione?

**Gaiazzi:** Già a partire dal lancio, il nuovo pesante stradale di Iveco ha suscitato grande interesse nel mercato e il riconoscimento di Truck of the Year 2013, ottenuto all'IAA di Hannover, ne è una dimostrazione. Un interesse confermato anche al Transpotec, per entrambe le versioni dello Stralis in mostra: quella con motorizzazione Euro VI e la superaccessoriata, unica nel suo genere, del concept Stralis Emotional. Gli Stralis hanno attratto i flottisti, più interessati alla versione Euro VI. Ma anche i padroncini, molto incuriositi dall'Emotional, che sono arrivati in gran numero soprattutto la domenica, giornata conclusiva della manifestazione. Tutti hanno apprezzato gli importanti interventi apportati alla cabina e il propulsore Euro VI, che prevede l'utilizzo dell'innovativa tecnologia HI-eSCR senza EGR: una soluzione che ha suscitato grande interesse e curiosità fra i trasportatori. Sarà adesso nostro compito spiegare la nuova tecnologia e presentare camion dell'anno 2013.

**C&S:** Quale messaggio vuole trasmettere Iveco alle aziende di trasporto italiane e cosa fa, in concreto, per essere al loro fianco?

**Gaiazzi:** Uno su tutti: ricercare al proprio interno le efficienze a tutti i livelli. E, quindi, prediligere quei prodotti che vanno nella direzione della sostenibilità e dell'efficienza. Il nostro



Federico Gaiazzi, General manager Iveco mercato Italia.

Stralis Hi-Way, per come è stato progettato e concepito, è un veicolo che ottimizza il Total Cost of Ownership, riducendo così i costi operativi dei trasportatori.

**C&S:** Da quali settori Iveco si attende i maggiori riscontri di mercato, pur in un momento molto delicato per l'economia italiana?

**Gaiazzi:** Il comparto che mostra tuttora una certa vitalità è quello delle medie e grandi flotte, che hanno già effettuato un processo di ristrutturazione. Si tratta di realtà che spesso operano a livello internazionale, per diversificare il loro business in aree e paesi meno esposti alla congiuntura economica italiana, dove la crisi non si è sentita oppure è stata avvertita in misura minore.

Sono aziende che stanno investendo in prodotti efficienti e in sistemi di gestione logistica integrata, che permettono loro di conseguire ulteriori efficienze. È questo il settore cui guardiamo con grande attenzione nel 2013, come fonte di possibili positivi sviluppi.



un impianto di illuminazione a led che crea un ambiente favorevole per la guida e il relax. Infine, a conferma dell'attenzione di Iveco alla sostenibilità ambientale, sullo Stralis Emotional è montato un pannello fotovoltaico sulla botola del tetto, che permette di ricaricare le batterie anche a veicolo fermo con il motore spento. Oltre agli Hi-Way, Iveco ha presentato per il mercato italiano il nuovo Trakker, il cava-cantiere della gamma off-road, recentemente rinnovato nella cabina,

svelato in anteprima mondiale al Salone Internazionale di Hannover dello scorso anno. A completamento dell'offerta della gamma pesante off-road, è stato esposto un cabinato Astra HD9, in configurazione 8x4 ideale per missioni heavy duty in cantiere. La gamma media è stata, invece, rappresentata da un Eurocargo CNG alimentato a gas naturale compresso. La famiglia Daily era invece ampiamente rappresentata dai modelli di punta della sua offerta commerciale: all'inter-

Sopra, un autotelaio cabinato a quattro assi Iveco Astra della gamma HD9 con motore da 480 Cv. Sotto, un Eurocargo 120EL20P CNG, dotato di propulsore FPT Tector a gas naturale compresso da 200 Cv





trasporto scolastico e turistico, al Crealis, un mezzo a basso impatto ambientale concepito per il trasporto urbano, dalle innovative caratteristiche tecniche e di design. Per non parlare del Magelys Pro, leader di mercato nel segmento specialistico dei Granturismo, esposto a Verona nella livrea ufficiale della Nazionale di calcio italiana.

Sopra, un Crealis Neo diesel di 12,3 metri di lunghezza con motore FPT Cursor 8 EEV da 245 Cv. Sotto, il concept Dual Energy

no spiccava il Supervan Special che si contraddistingue per la varietà e completezza di optional anche rispetto al già ricco Supervan; per le trazioni alternative un Daily furgone elettrico e un Daily cabinato Natural Power, hanno completato l'offerta della gamma leggera. Sullo stand Iveco erano presenti anche alcuni veicoli destinati al trasporto persone: dal Daily minibus, un veicolo che può portare fino a 25 passeggeri, utilizzabile in diversi tipi di missione, da quella urbana al

## UNO SGUARDO AL FUTURO CON IVECO DUAL ENERGY

Il Transpotec di Verona è anche il salone dedicato alla logistica e all'innovazione tecnologica. E per ribadire il proprio impegno nella ricerca e nella sperimentazione di nuove soluzioni tecnologiche nella prospettiva di possibili scenari futuri, Iveco ha esposto il concept Iveco Dual Energy. Si tratta di una tecnologia estremamente flessibile applicata ad un veicolo commerciale leggero, in grado





di rendere disponibile, di volta in volta, la fonte energetica più adatta alla specifica missione di trasporto. Il sistema prevede, infatti, la possibilità di utilizzare due tipi di trazione: una esclusivamente elettrica, per garantire emissioni locali nulle e bassi livelli di rumorosità, e un'altra ibrida (termoelettrica). Quest'ultima è adatta per gli spostamenti a lungo raggio e per missioni extraurbane, dove permette una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> – il gas ritenuto il maggior responsabile dell'effetto serra - fino al 25%. Il concept è il risultato di un laboratorio di cooperazione con partner di rilievo internazionale con i quali Iveco collabora secondo il modello di Innovazione Aperta e Collaborativa.

## NIENTE RICIRCOLO PER I MOTORI EURO VI DI FPT INDUSTRIAL

Al centro dello stand Iveco, nell'area dedicata alle tecnologie motoristiche, era esposto il motore Euro VI Cursor 11 di FPT Industrial, dotato dell'esclusivo sistema di riduzione catalitica High Efficiency SCR (HI-eSCR) delle emissioni allo scarico. E' uno dei modelli della famiglia di propulsori che equipaggia gli Stralis Hi-Way, caratterizzata da un'architettura a 6 cilindri in linea e da tre varianti di cilindrata: 9-11 e 13 litri per la gamma Euro VI. Otto sono i livelli di potenza per le versioni Diesel. Il sistema HI-eSCR è in grado di ridurre i livelli di ossidi di azoto di oltre il 95%. La tecnologia di post-trattamento di FPT Industrial, che si affida soltanto al sistema SCR per rispettare i limiti della normativa Euro VI, non ha bisogno del parziale ricircolo dei gas di scarico in camera di combustione.

## LA PISTA ESTERNA: UN'ESPERIENZA UNICA PER I CLIENTI

Nello spazio esterno ai padiglioni fieristici, Iveco ha allestito una suggestiva pista esterna, a disposizione dei trasportatori per i test dinamici. Oltre a un Daily Supervan a gasolio era presente anche la versione Natural Power con l'innovativo sistema di rifornimento Brc, e un Supervan frigo allestito in collaborazione con Lamberet e Carrier, leader europei del settore trasporto isoteramico. I due Stralis Hi-Way, un AS440S50T/P con motore EEV da 500 Cv e un AS440S46T/P dotato di propulsore Cursor 11 da 460 Cv in versione Euro VI, hanno attratto il maggior numero di richieste di prova, come era lecito attendersi, trattandosi di novità da poco introdotte sul mercato.

## STRALIS HI-WAY: I GIUDIZI DI CHI L'HA GUIDATO

Ecco una panoramica dei giudizi di chi li ha guidati. 'Ciò che mi ha maggiormente colpito dell'Hi-Way Euro VI da 460 Cv – ha affermato Patrizio Cappella della Autotrasporti Cappella Bruno di Osio Sotto, Bergamo – è la silenziosità del veicolo rispetto agli Stralis Euro V in forza nella nostra flotta, costituita da una ventina di camion con percorrenze medie annue attorno ai 120mila chilometri. L'Hi-Way ha un'impostazione di guida molto confortevole e ha un sistema telematico che, con la funzione DSE di valutazione dello stile di guida, può fornire un contributo rilevante alla riduzione dei consumi. Insomma: è una bella macchina, dentro e fuori'. La silenziosità di marcia del trattore Euro VI ha favorevolmente impressionato anche Luca Logoboni, autista di Verona. 'Avendo testato sia la versione Euro V che la variante Euro VI dell'Hi-Way – ha affermato – mi ha colpito subito il confort acustico dell'Euro VI. Poi, un giudizio positivo va al cambio automatizzato Eurotronic 2, comodo e in grado di semplificare la guida. Infine, di entrambi i modelli sono da apprezzare gli interni, curati e con un look moderno'. 'Con l'Hi-Way Euro VI – ha commentato Sandro Lanfranchi, della Fratelli Lanfranchi SA di Poschiavo (Svizzera) – sembra di essere alla guida di un'automobile. L'automatizzato Eurotronic 2 – e lo dice chi ha sempre guidato con un cambio a innesto meccanico a 16 marce – è fluido e performante. In sintesi: l'Hi-Way mi sembra un gran bel camion'.



Sandro Lanfranchi - a sinistra - della Fratelli Lanfranchi SA di Poschiavo (Svizzera).



Luca Logoboni, autista di Verona.



Patrizio Cappella, della Autotrasporti Cappella Bruno di Osio Sotto (Bergamo).



# VIAGGIA SULL'ARIA CON IL GAS

**Provato a Torino il furgone con sospensioni pneumatiche e motore a metano da 136 Cv. Silenziosità e portata superiori a quelle di un diesel. Prestazioni equivalenti ai modelli a gasolio, ma con un costo del carburante inferiore del 40 per cento**

**Giorgio Garrone**



veco vanta una lunga tradizione nella realizzazione di veicoli alimentati a gas naturale compresso come dimostra l'ampia offerta di mezzi CNG, che spazia dai leggeri ai medi, fino ad arrivare ai pesanti stradali della serie Stralis. **Camion&Servizi** ha provato nel centro di Torino e sulle strade limitrofe uno dei modelli di punta della gamma Daily: il furgone a ruota singola 35S 14GV/P Natural Power, equipaggiato con motore da tre litri di cilindrata da 136 Cv, con una coppia di picco di 350 Nm fra 1.500 e 2.730 giri/minuto. Il van, caratterizzato da un passo di 3,3 metri, ha un comparto di carico di 12 m<sup>3</sup>, con un'altezza utile interna di 1,9 metri. Il 35S 14GV/P in prova è dotato anche di sospensioni pneumatiche posteriori autolivellanti a due soffietti.

### **DELICATO CON IL CARICO, RISPETTOSO DELL'AMBIENTE**

Le molle ad aria integrate nella balestra a semifoglia permettono di regolare l'altezza del piano di carico, con un'escursione di 5 cm verso il basso e di 4 cm verso l'alto, e consentono di raggiungere un'altezza da terra minima della pedana di salita posteriore-



Nella pagina a fianco, una fase del test su strada, effettuato nel centro di Torino.

Sopra, il posto guida e l'abitacolo del Daily Natural Power

## **ADESSO CON LE BOMBOLE SI GUADAGNANO 90 CHILI**

Fino allo scorso anno, il peso delle bombole incideva negativamente sulla portata complessiva dei veicoli alimentati a gas naturale compresso. Tuttavia, da marzo 2012, la situazione è completamente cambiata, grazie all'approvazione della legge 27 che ha modificato il comma 2bis dell'articolo 167 del Codice della strada, relativo all'eccedenza di peso ammessa, rispetto alla massa complessiva a pieno carico. Secondo la nuova normativa, i veicoli con alimentazione esclusiva o doppia a metano, Gpl, elettrica, ibrida, dotati di dispositivo di controllo elettronico della stabilità (ESP), possono circolare con una massa complessiva che non superi del 15 per cento (sui modelli a gasolio la tolleranza massima è, invece, del 5 per cento) quella indicata nella carta di circolazione. In pratica, nel caso del Daily 35S 14 CNG con una mtt di 3.500 kg, il peso massimo consentito su strada non deve superare i 4.025 kg (525 kg in più del valore indicato di 3.500 kg), contro i 3.675 kg di un diesel (175 kg di tolleranza massima oltre il limite). Tenendo conto che bombole di metano comportano un aggravio di tara in ordine di marcia di 260 kg rispetto a un veicolo a gasolio tradizionale, con la legge 27 del 24 marzo 2012 i mezzi alimentati a metano guadagnano circa 90 kg di portata utile. Le buone notizie, per gli utilizzatori veicoli a gas naturale compresso, non si fermano qui. Il decreto sulle liberalizzazioni del 24 gennaio 2012 contiene, infatti, all'articolo 17, norme specifiche per la promozione della diffusione del metano per autotrazione. In particolare, sono previsti tempi più rapidi per l'allacciamento dei distributori e per ridurre gli oneri di allacciamento. Infine, l'articolo 5 del decreto legge liberalizza gli impianti di rifornimento completamente automatizzati al di fuori dei centri abitati.





re di soli 27 cm (a veicolo carico). Il sollevamento e l'abbassamento del telaio sono comandati da tre pulsanti collocati sulla plancia in cabina di guida. Una centralina elettronica (ECU) controlla i segnali provenienti dai due sensori di livello posizionati sui soffietti. In questo modo, l'ECU è in grado di gestire lo scarico dell'aria dalle molle o di comandare l'azionamento del compressore per sollevare il piano di carico, mantenendo il corretto allineamento del vei-

colo. A velocità inferiori a 15 km/ora è possibile modificare manualmente l'assetto del veicolo mentre, oltre questo limite, il sistema di controllo riporta in automatico il telaio all'altezza standard.

Le sospensioni pneumatiche autolivellanti offrono molteplici vantaggi rispetto alla soluzione standard con balestre paraboliche. Oltre alla regolazione dell'altezza del vano di carico (che agevola le operazioni di presa e consegna delle merci), i soffietti migliorano la stabilità del veicolo, la tenuta di strada, e il comfort di marcia. Le molle ad aria posteriori sono particolarmente utili per chi deve movimentare merci delicate (lastre di vetro, apparecchiature elettroniche, computer, strumenti musicali), che vanno protette dalle sollecitazioni del fondo stradale.

### SILENZIOSO E PULITO

A questi vantaggi si aggiungono, per il furgone in prova, i tanti plus della motorizzazione CNG, conforme alla direttiva EEV – Enhanced Environmentally Friendly Vehicle – ancora più restrittiva, in termini di emissioni, dell'attuale normativa Euro V. I livelli di ossidi di azoto (NOx) risultano inferiori del 95 per cento rispetto a quelli dei propulsori Euro III, mentre il particolato è praticamente assente (-99 per cento in confronto a un Euro III). I motori FPT Industrial alimentati a gas naturale compresso, basati sull'iniezione sequenziale multi-point, funzionano con una miscela stechiometrica aria-combustibile, in abbinamento con una sonda lambda e con un catalizzatore a tre vie per la riduzione dei principali inquinanti. Oltre alle basse emis-



Nella pagina a fianco, il carico del furgone e il rifornimento di metano. A sinistra, il motore a gas naturale compresso con sistema d'iniezione Multipoint

sioni, il motore da 3 litri del Daily in prova è caratterizzato da livelli acustici inferiori di 5 db rispetto a un diesel di potenza equivalente, che si traducono in una riduzione fino al 75% della rumorosità percepita. Si tratta di una differenza notevole – la scala di misurazione delle emissioni sonore è, infatti, logaritmica – avvertibile in tutte le condizioni di marcia: dal funzionamento al minimo, ai semafori o nel traffico congestionato, alle fasi di accelerazione o di rallentamento. Un risultato, questo, che non penalizza però le prestazioni sovrapponibili in tutto a un diesel tradizionale, sia dal punto di vista della capacità di spunto, dell'accelerazione e dell'elasticità, che sotto il profilo dei consumi.

In più, il metano costa circa il 40% in meno del gasolio, il che permette di recuperare nell'arco di un paio d'anni (con una percorrenza media di 30.000 km l'anno) il maggiore investimento richiesto al momento dell'acquisto del veicolo. Le bombole di gas naturale – 1 all'interno dei longheroni, 2 all'esterno e 2 nello sbalzo posteriore – conferiscono al furgone un'autonomia di circa 300 chilometri.

In caso di esaurimento metano, entra in funzione l'alimentazione a benzina per mezzo di un serbatoio (collocato sul lato sinistro) da 14 litri, che estende il raggio d'azione di altri 80 chilometri. Il passaggio dall'alimentazione a metano alla benzina avviene automaticamente, quando si esaurisce la riserva di gas naturale compresso. Il motore utilizza in partenza la benzina in due circostanze: con temperature inferiori a -15°C e dopo ogni rifornimento di metano.



## CHI LI PROVA LI COMPRA: LA CAROVANA DEI CAMION A METANO DI ADRIACAR

Per far apprezzare le tante qualità dei camion alimentati a gas naturale compresso, il modo più efficace è farli provare su strada ai potenziali utilizzatori. E' il concetto che ha ispirato la carovana itinerante dei veicoli a metano organizzata, nell'ultimo quadrimestre dello scorso anno, dalla concessionaria Iveco Adriacar di San Giovanni Teatino (Chieti). L'iniziativa promozionale, durata in tutto cinque settimane, ha interessato i principali centri dell'area di riferimento della concessionaria: Ancona, Macerata, Fermo, Ascoli Piceno, Teramo, Pescara e Chieti. La carovana, costituita da due Daily, un Eurocargoe uno Stralis, ha percorso oltre 5mila chilometri, effettuando circa 230 prove dimostrative. I risultati non sono mancati, come dimostrano le vendite di 14 Daily, di un Eurocarco e di uno Stralis alimentati a gas naturale compresso. Per non parlare delle trattative ancora in corso, che potrebbero concretizzarsi nei prossimi mesi. L'iniziativa, supportata dall'affissione di locandine nei punti strategici del territorio, dall'invio di Sms ai potenziali acquirenti e da inserzioni pubblicitarie su alcuni quotidiani a tiratura nazionale molto diffusi localmente, è stata affiancata da una serie di eventi 'porte aperte' durante i week end presso le sedi della Adriacar e delle officine autorizzate.



prodotto < TEST ASTRA HD9 84.48



# IL DURO PENSA ANCHE AL COMFORT

**Messo alla prova in cava l'8x4 della gamma HD9 con la nuova cabina in acciaio più confortevole e silenziosa della precedente. Prestazionale l'Fpt Cursor 13 da 480 Cv con 2.300 Nm di coppia, abbinato al cambio meccanico ZF a 16 rapporti**

**Giorgio Garrone**



La cabina, adesso, è in acciaio per essere più silenziosa e confortevole nella marcia sullo sterrato e sui fondi sconnessi. Ma la vocazione da off-road duro e puro dell'Astra HD 9 è rimasta immutata rispetto al passato. Lo ha constatato Camion&Servizi, testando in cava, sul terreno delle Cave Moncalieri nei pressi di Torino, uno dei modelli di punta della nuova serie: l'HD9 84.48 8x4, dotato di motore Fpt Cursor 13 da 480 Cv, con una coppia di picco di 2.300 Nm nell'intervallo da 1.000 a 1.440 giri/minuto. Esternamente l'HD9 84.48 presenta un design aggressivo, che richiama il family feeling della precedente serie HD8 lanciata sul mercato nel 2005. La cabina in lamiera d'acciaio, conforme alla normativa di sicurezza ECE R 29, mantiene la struttura a quattro sospensioni meccaniche degli HD8. Cambiano, invece, i rinforzi sottoscocca, gli attacchi (soprattutto quelli posteriori) e i cinematismi, che smorzano e riducono al minimo le oscillazioni di rollio anche in condizioni d'utilizzo gravose. Completamente ridisegnati sono i passaruota, progettati in funzione di un'ampia scelta di gomme, che spazia dalle classiche 13 R 22.5 alle 12.00 R 20, dalle 315/80 R 22.5 alle 385/65 R 22.5. Lo snorkel di aspirazione dell'aria, a sviluppo verticale come sui precedenti modelli ma di diversa geometria, è composto da una presa d'aria retro-cabina e da un filtro a doppio stadio, lo stesso utilizzato da Astra sui dumper rigidi o articolati. Gli elementi filtranti sono efficaci in condizioni d'impiego estreme, caratterizzate dalla presenza di polvere o sabbia, e di

facile sostituzione. La calandra frontale, di dimensioni maggiorate rispetto alla gamma HD8, facilita i controlli di routine dei livelli dei fluidi (liquido refrigerante, detergente lavavetri) e delle condizioni del filtro anti-polvere. Ampie le finestrature degli HD9, integrate dalle superfici vetrate latero-inferiori sulle portiere che semplificano le manovre negli spazi ristretti (per esempio, sulle rampe di carico o sui dispositivi di pesatura) sia in cantiere che sulle strade di montagna più impegnative. Gli specchi retrovisori di nuovo design, disponibili anche motorizzati e riscaldati elettricamente come sul veicolo in prova, offrono un ampio campo visivo posteriore. E nuova è anche la visiera parasole, vincolata alla sezione superiore dell'abitacolo. La cabina è facilmente accessibile, grazie alle portiere con angolo di apertura di 90 gradi, ai gradini ben spaziosi, distanti dal suolo 65 e 91 centimetri (con gommatura 13 R 22.5), e ai corrimani correttamente posizionati. L'introduzione del nuovo abitacolo ha permesso di ridisegnare gli ingombri del tunnel motore, che non ostacola il passaggio del conducente quando è necessario scendere a terra dalla parte opposta del veicolo, a causa della presenza di fango o acqua sul lato sinistro.

## LE CARATTERISTICHE DEL VEICOLO

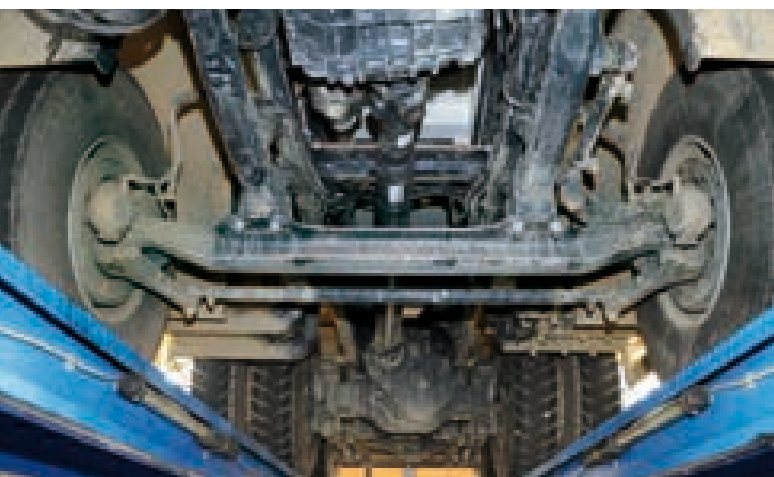
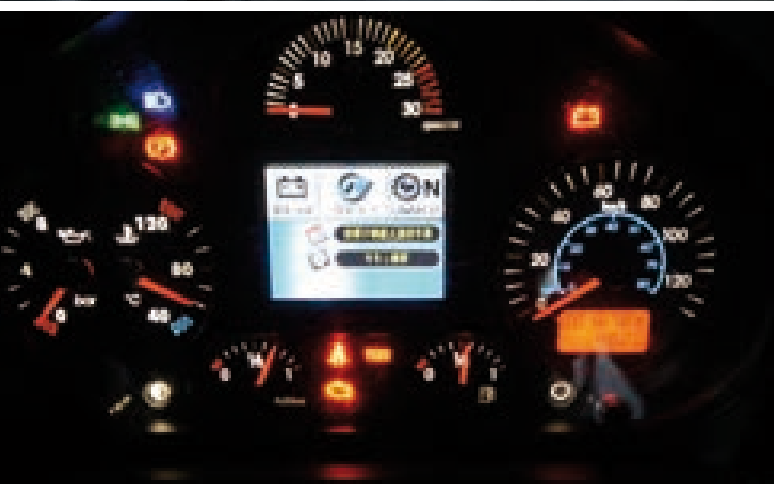
Modello: HD9 84.48 8x4  
 Motore: Fpt Cursor 13  
 Cilindrata: 12,88 litri  
 Potenza massima: 480 Cv  
 Coppia massima: 2.300 Nm  
 Cambio: ZF 16S2520TO Ecosplit 4  
 Innesco: meccanico con Servoshift  
 Marce: 16 + 2  
 Rapporto al ponte: 1:4,229  
 Sospensioni: balestre paraboliche  
 Freni: a tamburo  
 Potenza freno motore: 347 Cv  
 Pneumatici: Michelin 13.00 R 22.5

## IL TELAIO SOPPORTA TUTTI GLI STRESS

Il telaio è il vero punto di forza degli HD9. Costruito in acciaio speciale a elevata resistenza e limite elastico, è costituito da due longheroni di 10 millimetri di spessore con sezione a C, piani e paralleli. L'anima ha un'altezza di 320 millimetri, mentre le ali sono larghe 90 millimetri. L'elevato momento flettente della struttura si traduce in una riduzione degli stress torsionali



A fianco, il posto guida del mezzo d'opera. Sotto a sinistra, il cluster strumenti e, in basso, il secondo assale, le sospensioni e l'albero di trasmissione



ne rispetto ai dischi negli ambienti 'ostili' del cantiere, caratterizzati dalla presenza di fango e pietrisco. I sistemi di rallentamento secondari prevedono il freno motore a decompressione (di tipo J-brake), azionabile mediante una leva a tre posizioni situata sul lato destro del piantone dello sterzo, e il retarder integrato al cambio (Intarder). Il freno a decompressione, grazie anche all'azione del turbo a geometria variabile (VGT) del Cursor 13, ha una potenza massima di rallentamento di 347 Cv.

### SOTTO LA CABINA IL CURSOR 13

Il mezzo d'opera testato da *Camion&Servizi* è equipaggiato con il sei cilindri in linea FPT Cursor 13 di 12,88 litri di cilindrata. Il propulsore, noto per la sua affidabilità dimostrata anche nelle recenti edizioni della Dakar in Sudamerica, è dotato di quattro valvole per cilindro (due di aspirazione e due di scarico) e di un sistema d'iniezione con iniettori pompa a controllo elettronico (EUI). Gli EUI sono allineati con l'asse di simmetria di ciascuna canna. Le valvole di aspirazione e scarico e gli iniettori sono comandati da un albero a camme in testa, mosso da una cascata d'ingranaggi collocata nella sezione posteriore – cioè quella più 'tranquilla' dal punto di vista vibrazionale - del motore (lato volano). Si tratta di una soluzione che riduce la rumorosità del propulsore e rende più precise la mandata e la fasatura del gasolio. Con gli iniettori pompa si raggiungono pressioni di polverizzazione del gasolio prossime ai 1.800-2.000 bar. L'abbattimento delle emissioni inquinanti è affidato a un catalizzatore selettivo SCR, dotato di un dosatore di urea (con un serbatoio di 45 litri) nel condotto di scarico. Il Cursor 13 dell'HD9 84.48 è dotato di un turbo a geometria variabile (VGT) che assolve a due funzioni: velocizza – grazie a un anello scorrevole assialmente - la risposta del motore a fronte a una richiesta di maggior potenza da parte del conducente e rende più energica l'azione del freno motore a decompressione. Quest'effetto dipende dalla capacità del VGT di riempire i cilindri d'aria in assenza di mandata di gasolio. La catena cinematica dell'HD9 84.48 è completata dal cambio meccanico ZF 16S2520TO (della famiglia Ecosplit 4) a 16 rapporti, con l'ultima marcia in presa diretta. Grazie al sistema di servo assistenza Servoshift, i passaggi di rapporto risultano rapidi e senza sforzo. L'Ecosplit di quarta generazione può reggere coppie in ingresso comprese nell'intervallo fra 1.600 e 2.700 Newtonmetro. Il cambio ha una griglia d'azionamento ad H affiancate, che richiede un minimo di apprendimento (ma che da soddisfazioni sui fondi impegnativi) per chi migra dallo schema ad H sovrapposta. La catena cinematica dell'HD9 84.48 è completata dal tandem a doppia riduzione: centrale mediante coppia conica e finale ai mozzi mediante gruppo epicicloidale.

generati dalle asperità del terreno, anche in condizioni d'utilizzo particolarmente gravose. Le sospensioni anteriori (del primo e del secondo asse) sono a balestre paraboliche a tre foglie. Come optional, per le versioni rinforzate, possono essere a quattro foglie con corda di 1.600 millimetri. Optional sono anche le semiellittiche, indicate per allestimenti particolari con baricentri elevati rispetto al suolo e per condizioni d'utilizzo esasperate. Posteriormente, sono previste molle paraboliche basculanti su un perno centrale, integrate da staffe d'irrigidimento e aste di reazione. La barra stabilizzatrice è di serie sul quarto assale. L'impianto frenante di servizio, potente e ben modulabile, è basato su freni a tamburo, che offrono un maggior grado di protezio-





# BUS VERDI E HI-TECH

**Autobus con propulsori alimentati a metano, catene cinematiche ibride diesel-elettriche e motori ultrapuliti EEV: le soluzioni di Iveco Irisbus per la sostenibilità del trasporto collettivo**

**Simona Richino**

**L'**innovazione è parte integrante del Dna di Iveco Irisbus nel settore del trasporto collettivo, così come lo è di Iveco nel campo dei veicoli per la movimentazione delle merci su strada. Lo sviluppo di autobus tecnologicamente avanzati per garantire la sostenibilità del trasporto pubblico segue due filoni principali: quello dei mezzi alimentati a gas naturale compresso (CNG) e la realizzazione di veicoli con catene cinematiche ibride, abbinando in serie un propulsore termico a un motore elettrico per ridurre i consumi e

abbattere gli inquinanti. Tuttavia, non bisogna scordare le soluzioni più convenzionali, ma molto efficaci per la protezione dell'ambiente e per la mobilità, come la messa a punto di motorizzazioni diesel EEV, ancora più pulite di quelle Euro V richieste per legge dall'Unione Europea. Nel settore degli autobus con motori a CNG, Iveco Irisbus propone un'ampia offerta di urbani della serie Citelis, che comprende modelli di 10,5 - 12 e 18 metri di lunghezza, del tutto sovrapponibile a quella commercializzata con i diesel tradizionali. La disponibilità di numerose varianti e versioni (per numero di porte e allestimenti) e la stori-



Sopra, un Citelis articolato con motorizzazione a gas naturale compresso

cità della presenza nel comparto dei bus alimentati a gas naturale compresso, le cui origini risalgono agli anni '80, hanno fatto di Iveco Irisbus il leader di mercato in Italia (oltre 2.100 unità vendute e una quota commerciale del 60 per cento), Francia (market share del 90 per cento e 2.300 veicoli in esercizio) e Spagna (con 700 bus, immatricolati nel periodo 2003-2012). Ma il costruttore italiano vanta anche una forte posizione commerciale nei paesi del centro e nord d'Europa. Il 'segreto' dei mezzi alimentati a CNG è il motore Cursor 8 di FPT Industrial che, in termini di emissioni allo scarico, è sicuramente il motore più performante a livello di emissioni attualmente disponibile. Il Cursor 8 CNG funziona con una miscela stechiometrica di aria e combustibile – cioè con un mix nelle proporzioni esatte richieste da processo di combustione – ed è dotato di un sistema d'iniezione multipoint sequenziale fasato, con catalizzatore a tre vie a valle del propulsore. I motori a metano conservano lo stesso monoblocco delle versioni diesel. Cambiano, invece, la testata e i circuiti di raffreddamento delle aree attorno alle candele e dei cuscinetti dell'albero del turbocompressore. Nel complesso, le prestazioni dei Cursor 8 CNG sono sovrapponibili, in termini di potenza e coppia, a quelle dei diesel tradizionali. Ma vantano una rumorosità inferiore di 2 db rispetto a un propulsore a gasolio, fattore di grande importanza per i veicoli che operano soprattutto in aree urbane. Le bombole di metano, con capacità compresa fra 1.260 e 1.280 litri per i Citelis da 10,5 e 12 metri di lunghezza, permettono un'autonomia di oltre 500 chilometri, pari a due turni giornalieri di lavoro.

## GIÙ I CONSUMI E LE EMISSIONI CON GLI IBRIDI SERIE

Il secondo filone di sviluppo di soluzioni di mobilità innovative da parte di Iveco Irisbus riguarda i bus con catena cinematica ibrida diesel-elettrica. L'offerta di prodotto si articola sui modelli di 12 o 18 metri di lunghezza della gamma Citelis e Access Bus di Heuliez, altro brand di Iveco Irisbus presente sul mercato francese. Sono veicoli che hanno già riscosso ampi consensi commerciali in numerosi paesi, come dimostra l'ordine record di Digione dello scorso anno. Che comprende 102 autobus diesel-elettrici, di cui 41 standard e 61 autosnodati. In termini di volumi, è la più importante commessa mai registrata fino ad oggi in Europa. I diesel-elettrici, prodotti nello stabilimento Iveco Irisbus di Annonay in Francia, sono disponibili come veicoli completi (Citelis da 12 e 18 metri di lunghezza) oppure come autotelai, carrozzati nello stabilimento di Rorthais e venduti con la denominazione commerciale di Access Bus GX 327 e GX 427. Gli ibridi seriali di Iveco associano un motore termico Tector EEV di 5,9 litri di cilindrata (anziché il Cursor 8 della versione diesel) da 280 Cv, prodotto da FPT Industrial, a un elettro-generatore da 140 (12 m) o 200 kW (18 m) che fornisce insieme alle batterie di bordo energia elettrica al motore elettrico di trazione da 175 kW (200 kW per il 18 metri). Il motore elettrico trazione, inoltre, recupera, in fase di decelerazione, l'energia accumulata dal veicolo. Il motore diesel di un ibrido ha una cilindrata inferiore del 25% rispetto al motore che equipaggia un bus tradizionale. Il generatore, accoppiato al propulsore termico, fornisce l'energia elettrica e permette di evitare l'uso del motorino d'avviamento e dell'alternatore. Il motore elettrico di elevata potenza fornisce la trazione del veicolo attraverso un ponte, identico a quello dei modelli diesel. Quest'architettura ibrida seriale consente anche l'eliminazione del cambio. Le batterie agli ioni di litio di ultima generazione servono per l'accumulo di energia in fase di decelerazione e per restituirla in accelerazione. I risultati ambientali sono ottimi. Con l'ibridizzazione della catena cinematica si ottiene, infatti, una riduzione media dei consumi di gasolio e delle emissioni di CO<sub>2</sub> compresa fra il 29 il 37%. In particolare, con il Citelis Hybrid da 12 metri gli abbattimenti dei dispendi di carburante, in condizioni operative reali, sono stati del 29-39 per cento a Lione, del 31-36 per cento a Bruxelles e del 32-34 per cento a Cagliari.

## CON I CROSSWAY E CITELIS EEV SI RINNOVA LA FLOTTA DELLA GTT DI TORINO

Innovazione non significa solo bus a trazione alternativa o equipaggiati con motori alimentati con combustibili diversi dal gasolio. Si concretizza anche con l'ammmodernamento del parco veicoli, come sta facendo la GTT di Torino – Gruppo Torinese Trasporti – che lo scorso dicembre ha ricevuto da Iveco Irisbus quattro unità diesel delle gamme Citelis e Crossway, prima tranche di una fornitura di oltre 180 mezzi destinati ai servizi di trasporto pubblico urbano e interurbano. GTT è una società leader nel settore della mobilità collettiva, che movimentata circa 200 milioni di passeggeri l'anno. Il contratto di fornitura prevede la consegna di 86 Crossway, della gamma urbana e interurbana da 12 e da 10,7 metri, di cui 19 Low-Entry suburbani da 12 metri, e di 96 Citelis diesel da 12 metri. I mezzi contribuiranno al rinnovo della dell'azienda di trasporto cittadino, iniziato nel 2011. I Crossway, forniti nei modelli Low Entry Sub-urban da 12 metri e Intercity Normal Floor da 10,7 e 12 metri, sono veicoli equipaggiati con motori FPT Industrial Cursor 8, EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles), con potenze da 330 a 380 Cv, con emissioni allo scarico inferiori a quelle previste dall'attuale normativa Euro V. Il freno motore a decompressione è coadiuvato dal rallentatore ausiliario, annesso al cambio. Sono, inoltre, presenti a bordo i sistemi di sicu-

rezza EBS (Electronic Braking System) di frenatura a controllo elettronico e ESP (Electronic Stability Program) di regolazione della dinamica di marcia. L'ingresso ribassato (Low entry), è una soluzione sviluppata da Iveco soprattutto per gli impieghi interurbani. Ma adatta anche alle esigenze del trasporto urbano, che richiede un buon mix di accessibilità e di disponibilità di posti a sedere. Il Crossway Low Entry offre, infatti, un'elevata capacità di trasporto e facilità d'accesso, grazie alle due porte doppie (di 1.200 mm di larghezza) nelle sezioni anteriore e centrale, tra le quali il pavimento è completamente piano e ribassato, e grazie alla disponibilità di una rampa disabili con spazio dedicato a bordo. Il Crossway Intercity Normal Floor si caratterizza, invece, per il pianale rialzato e le ampie bagagliere laterali, che lo rendono particolarmente adatto al trasporto interurbano. Disponibile in tre diverse lunghezze, da 10,7, 12 e 12,8 metri, è dotato di motori FPT Industrial Cursor 8 e Tector 6 e ha una capacità massima di trasporto di 59 passeggeri. I Citelis, autobus a ridotto impatto ambientale e basso consumo energetico, adottano motori FPT Industrial Cursor 8 da 380 Cv. La gamma Citelis è disponibile in tre lunghezze, da 10,5, 12 e 18 metri, con alimentazione a metano, diesel (come quelli forniti alla GTT) o ibrida. I motori Cursor 8 sono omologati EEV. L'autobus è dotato di pianale totalmente ribassato, indipendentemente dalla configurazione o dal numero di porte.

Sotto, la consegna dei primi Citelis e Crossway dotati di motori diesel EEV al Gruppo Torinese Trasporti (GTT)





**Dagli ibridi della gamma Eurocargo, ai mezzi a metano compresso o a LNG dal Daily elettrico fino al concept a doppia trazione Iveco Dual Energy: le tante soluzioni di Iveco per la mobilità sostenibile**

**Giorgio Garrone**

# COSÌ IL TRUCK DIVENTA ECO

**D**all'innovazione tecnologica dei camion dipende la sostenibilità ambientale del trasporto su gomma. Ne è ben conscia Iveco, che rivolge i propri sforzi di ricerca e sviluppo in più direzioni, secondo le diverse missioni affidate ai veicoli. Nel campo dei commerciali leggeri, il fronte più avanzato dell'innovazione è rappresentato dal concept Iveco Dual Energy, presentato lo scorso anno al Salone del veicolo indu-

striale di Hannover e, più recentemente, esposto al Transpotec di Verona. Il concept incorpora un pacchetto di tecnologie molto flessibile, concepito per rendere disponibile, di volta in volta, la fonte energetica più adatta alla specifica missione di trasporto. 'La ricerca sul concept Iveco Dual Energy – spiega Alessandro Bernardini, Iveco Truck & Bus Innovation Manager – ha preso spunto da due concetti: flessibilità e modularità. Caratteristiche che sono, poi, quelle distintive del Daily ed attorno alle quali si è deciso di costruire una nuova archi-



GUARDA  
IL VIDEO

tettura mantenendo intatti e valorizzando i principi di base. Il fatto di poter disporre di due tipologie di trazione rende questo concept particolarmente adatto per le consegne 'last mile' con emissioni zero e, nel contempo, permette di avere prestazioni elevate sui percorsi extraurbani. È un modo innovativo di interpretare le esigenze sociali e di mercato, che possono trasformarsi in vere e proprie opportunità di business'. Iveco Dual Energy è in grado di utilizzare due modalità di trazione: una solo elettrica (con una velocità massima di 50 km l'ora e con un'autonomia di 40 chilometri), per garantire emissioni locali nulle e bassi livelli di rumorosità in ambiente urbano ed una ibrida, di tipo termoelettrico, adatta per gli spostamenti a lungo raggio e per i percorsi extraurbani, dove permette di abbattere fino al 25 per cento i consumi di gasolio e, quindi, le emissioni di CO<sub>2</sub>. Fattore, questo, di grande importanza oggi e per il futuro, in linea peraltro con le attenzioni che pone l'Unione europea sulla riduzione delle quantità di anidride carbonica, il principale gas responsabile dell'effetto serra, parzialmente dovute anche ai mezzi di trasporto.

## MOBILITÀ URBANA IN EVOLUZIONE

Il concept Iveco Dual Energy, per come è stato ideato, soddisfa le molteplici necessità di una mobilità urbana in evoluzione. In quest'ottica, l'architettura della catena cinematica è molto flessibile. Sullo stesso telaio è, infatti, possibile gestire differenti schemi di trazione, utilizzandoli come base per un'ampia gamma di allestimenti – furgonati, cassonati, camper, scuolabus - richiesta dalle diverse missioni di trasporto. Il concept può, di volta in volta, essere declinato nella versione con trazione elettrica e ibrida, elettrica ad autonomia estesa, ibridizzazione leggera, con motore termico alimentato a metano, in solo elettrico o, ancora, con propulsore diesel anteriore trasversale ed elettrotrazione posteriore a richiesta per avanzare con quattro ruote motrici. Il processo innovativo sviluppato da Iveco per il Dual Energy è di tipo 'aperto', prevede cioè la collaborazione con alcuni partner di rilievo per condividere le competenze ed arrivare a una comune visione del futuro della mobilità. FPT Industrial, che costruisce il motore termico di 2,3 litri di cilindrata con sistema d'iniezione common rail, ha sviluppato inoltre il riduttore multimodale, progettato per minimizzare le perdite in qualsiasi modalità operativa e gestire i flussi di potenza meccanica ed elettrica, garantendo la massima efficienza energetica. Il telaio multifunzione è stato progettato in collaborazione con Arcelor Mittal e Magnetto, mentre le parti in composito sono scaturiti dal know-how di Xperion. Strepavava si è occupata delle sospensioni in multimateriale, Sole dei moduli in materiale poli-



merico integrati e Bosch ha collaborato all'eDrive, il moto-generatore elettrico abbinato all'inverter. E ancora: Il Centro Ricerche Fiat (CRF) ha curato lo sviluppo dello scambiatore di calore planare, Denso del sistema di raffreddamento a doppio livello, Johnson Controls della batteria di trazione agli ioni di litio, ZF Lenksysteme del servosterzo elettrico e Brembo dell'Electric Brake System. Quest'ultimo è un impianto frenante di tipo brake-by-wire, privo del tradizionale circuito idraulico montato sui veicoli commerciali leggeri, sostituito da un cablaggio elettrico che collega direttamente la centralina di controllo all'attuatore della pinza freno in prossimità del disco. Nel campo della sicurezza passiva, il Dual Energy monta gli airbag avvolgenti D-air, sviluppati con Dainese. Questa tecnologia che proviene dal mondo delle competizioni motociclistiche, utilizza speciali sacchi ad alta pressione a struttura tridimensionale (con generatori di gas a tecnologia 'fredda') per la massima protezione ed ergonomia. La nuova concezione di guscio di protezione avvolgente è pensata per rispondere alle specifiche esigenze dei veicoli commerciali. Il sacco del D-air a espansione controllata ha un tempo d'intervento totale, compresa l'attivazione e il gonfiaggio, dell'ordine dei 45 millisecondi. Iveco Dual Energy è un vero e proprio laboratorio d'idee in continua evoluzione.

Sopra, un Daily Elettrico  
in versione furgone  
nel centro di Torino



Sopra, un Daily con motore a gas naturale compresso in fase di ricarica presso un impianto collegabile alla rete domestica. Sotto, l'Eurocargo ibrido con catena cinematica diesel-elettrica

## CAMION A METANO, IBRIDI ED ELETTRICI

La sostenibilità del trasporto su gomma dipende da soluzioni meno futuribili e di più immediata e ampia applicazione di quelle pensate per Iveco Dual Energy. In quest'ottica, i principali indirizzi seguiti da Iveco nello sviluppo di veicoli a trazione alternativa riguardano i camion con motori alimentati a gas naturale compresso (CNG) o a gas liquefatto (LNG), i mezzi di trasporto ibridi diesel-elettrici e quelli totalmente elettrici della gamma Daily. Iveco vanta una lunga esperienza nel campo delle motorizzazioni a metano. Dalla metà degli anni '90 ne ha, infatti, commercializzate nel mondo oltre 11mila unità (inclusi gli autobus di Iveco-Irisbus), con una percorrenza totale superiore a 1 miliardo di chilometri. I van-

taggi del CNG rispetto al gasolio, in alcune missioni di trasporto, sono molteplici. Vanno dal risparmio sul costo del carburante alle minori restrizioni alla circolazione nei centri urbani o nelle ZTL, dalla riduzione della rumorosità - da 3 a 6 db(A), secondo i casi, pari a un abbattimento delle emissioni sonore compreso fra il 50 e il 75 per cento - al basso impatto ambientale, inferiore alle motorizzazioni ecologiche EEV. L'offerta di prodotto di Iveco, nell'ambito delle motorizzazioni CNG, spazia dalla gamma Daily, ai medi della serie Eurocargo, fino ai pesanti stradali Stralis. I Daily vengono proposti come autotelai con cabina singola o doppia e come furgoni, con massa totale a terra da 3,5 a 6,5 tonnellate. Il motore bi-fuel metano-benzina (con un serbatoio ausiliario di benzina di 14 litri) ha una potenza massima di 136 Cv, mentre la coppia raggiunge i 350 Nm. L'autonomia operativa è di 250-300 chilometri. Gli Eurocargo CNG sono proposti con peso totale a terra di 11-12 tonnellate e di 15-16 tonnellate. In entrambi i casi, il motore è un Tector a 6 cilindri in linea di 5,88 litri da 200 Cv e 650 Nm di coppia massima. Le bombole di metano - 2 gruppi di tre bombole ciascuno - sono collocati a fianco dei longheroni in posizione simmetrica o asimmetrica secondo i passi. L'offerta di Stralis CNG prevede cabinati 4x2 e 6x2 con peso totale a terra di 18 e 26 tonnellate e trattori 4x2, adatti a combinazioni di 40 tonnellate. Il motore è un Cursor 8 a 6 cilindri in linea di 7,79 litri, tarato a 270 Cv e a 330 Cv, capace di coppie massime, rispet-



tivamente di 1.100 Nm e 1.300 Nm. Accanto alle soluzioni con alimentazione a metano, Iveco ha sviluppato anche veicoli a LNG, in cui il combustibile è immagazzinato nei serbatoi in fase liquida. Sugli Stralis LNG, presentati nel 2011 al Salone del veicolo industriale di Amsterdam (RAI), il gas naturale si trova allo stato liquido alla temperatura di  $-125^{\circ}\text{C}$  e a 11 bar di pressione in contenitori criogenici. Viene convogliato al motore allo stato gassoso, dopo essere stato riscaldato in uno scambiatore di calore. La tecnologia LNG, oltre ad abbattere le emissioni inquinanti (come, del resto, fa il gas naturale compresso), consente una maggiore autonomia rispetto al CNG. Questa caratteristica la rende più adatta agli utilizzi su medie e lunghe distanze, con tare più contenute (quindi, maggior carico utile) dei camion a metano gassoso di analogo potenza e dello stesso peso.

## IL DIESEL-ELETTRICO FA RISPARMIARE IN CITTÀ

Per le missioni di trasporto in aree urbane con camion del segmento medio, Iveco ha sviluppato catene cinematiche ibride diesel-elettriche. Come quella dell'Eurocargo Hybrid di 7,5 tonnellate di peso, costituita da un motore termico – un FPT Tector a 4 cilindri da 180 Cv omologato EEV – abbinato in parallelo a un motogeneratore elettrico da 44 kW e a un pacco batterie agli ioni di litio con capacità nominale di 1,8 kWh. Nelle partenze da fermo, il 'lancio' avviene in solo elettrico fino alla velocità di 15-20 km l'ora, quando subentra il propulsore termico. Il motore elettrico serve anche da generatore di corrente in fase di decelerazione del veicolo e da starter per il diesel quando è inserito di dispositivo start&stop che spegne automaticamente il propulsore termico durante le soste prolungate ai semafori o nel traffico congestionato. Con l'Eurocago Hybrid, di cui esistono anche le versioni da 12 e da 15 tonnellate, si possono ottenere riduzioni dei consumi e delle emissioni compresi fra il 15 e il 30 per cento, rispetto a un camion tradizionale. Infine, i veicoli totalmente elettrici, il Daily, ideale per le missioni di trasporto urbane che richiedono emissioni zero ed elevata silenziosità d'esercizio. L'autonomia del Daily, proposto in versione cabinato o furgone, varia da 90 a 130 chilometri, secondo il peso totale a terra (3,5 e 5,2 tonnellate) e il numero di batterie (da 2 a 4) in dotazione. La pendenza massima superabile è del 18 per cento. Un display a colori inserito nel cruscotto fornisce al conducente le informazioni sullo stato di carica delle batterie, sull'autonomia residua e sulla temperatura del motore elettrico e degli accumulatori. Vengono, inoltre, segnalate la marcia inserita e le eventuali anomalie rilevate dal sistema diagnostico di bordo.



In alto, uno Stralis LNG. Sopra, un Eurocargo alimentato a gas naturale compresso. A fianco, il sistema frenante brake by wire del concept Dual Energy



# LA GARA VISTA DA MIKI

**Nel rally più duro al mondo il team Iveco-De Rooy-Petronas conquista sette vittorie di tappa ma non riesce a bissare il successo del 2012. Bene i veicoli e la squadra, come racconta Miki Biasion**

**Maurizio Pignata**





Q

uattordici tappe, più di 8.000 chilometri percorsi in tre paesi –

Perù, Argentina e Cile - sette vittorie nelle prove speciali - un record assoluto per il rally sudamericano di quest'anno - e due veicoli fra i primi dieci nella classifica finale sul traguardo di Santiago del Cile: questo il bilancio della Dakar 2013 per il team Iveco-De Rooy-Petronas. Un risultato che è il compendio di una partenza sprint del Powerstar di De Rooy nelle prime frazioni del rally e di una tappa decisamente sfortunata per il pilota olandese – la nona da San Miguel de Tucumàn a Cordoba – per il cedimento della fascetta del condotto d'adduzione del turbo e della foratura di un pneumatico. Vano, a causa del ritardo accumulato, il successivo tentativo di rimonta dello stesso De Rooy nella parte conclusiva della Dakar 2013. La classifica finale ha visto al quarto posto Gerard De Rooy con l'Iveco Powestar, al nono l'equipaggio di René Kuipers con il Trakker Evolution III e al tredicesimo Miki Biasion con il Trakker Evolution II. Il pilota italiano, campione mondiale rally con la Lancia Delta Integrale nel 1988-1989 e dal '97 pilota dei camion da rally di Iveco, ha raccontato così a *Camion&Servizi* la propria esperienza di gara.

**C&S: Alla vigilia della Dakar 2013, molti si aspettavano un tracciato difficile nelle prime fasi del rally e una seconda frazione meno dura: è andata proprio così?**

Biasion: Le prime quattro tappe sono state sicuramente impegnative. Ma, credo, nessuno si attendesse una sabbia così soffice e dune così alte e difficili da superare. Più facile del previsto, invece, il passaggio in Argentina, caratterizzato da tracciate veloci, che hanno determinato distacchi contenuti fra i concorrenti di testa. Le difficoltà sono ritornate nelle tappe cilene, ancora a causa della sabbia resa, però, più compatta dalle abbondanti precipitazioni, che, a loro volta, hanno creato non pochi problemi nell'attraversamento dei fiumi. In sintesi: una Dakar dura, che verrà ricordata da chi vi ha partecipato proprio per questo.

**C&S: I veicoli si sono dimostrati affidabili?**

Biasion: L'affidabilità dell'FPT Industrial Cursor 13 e del cambio sono stati, ancora una volta, i nostri punti di forza. Le migliorie



Nella pagina a fianco, il Trakker di Miki Biasion. In alto, il pilota italiano. Sopra, il Powerstar di Gerard De Rooy

apportate la scorsa estate al Powestar e ai Trakker – in termini di ripartizione dei pesi, di efficacia delle sospensioni e di riduzione delle tempistiche degli interventi manutentivi - hanno dato i risultati sperati. I problemi, per me e per Gerard De Rooy, sono arrivati da due 'sciocchezze': una guarnizione dell'idroguida e il cedimento della fascetta di tenuta del condotto d'adduzione del turbo. Due inconvenienti che hanno richiesto l'intervento dei camion di assistenza, che hanno faticato più del previsto. Quest'anno, per tutti i team, non è stato mai facile raggiungere i truck in difficoltà a causa delle elevate velocità medie dei concorrenti di testa.

**C&S: Il team ha funzionato bene?**

Biasion: I meccanici sono stati eccezionali: ogni notte, al bivacco, hanno lavorato al massimo per restituirci al mattino i camion come nuovi per la tappa successiva. La squadra Iveco-De Rooy-Petronas ha dominato a livello prestazionale con sette vittorie di tappa, mentre il vincitore della Dakar non ne ha al proprio attivo nemmeno una. Forse, siamo partiti troppo determinati, troppo veloci. Invece, avremmo dovuto essere più attendisti. In ogni caso, i camion di Iveco sono stati i veri protagonisti della corsa, gli avversari sui cui fare l'andatura.



ARCESE TRASPORTI

# IL GIGANTE SCEGLIE GLI HI-WAY

**Dopo la positiva esperienza con gli Ecostralis, la più grande azienda di trasporto e logistica italiana sostituisce una parte del parco veicoli con i nuovi pesanti stradali di Iveco per ridurre i costi di gestione e i consumi**

**Giorgio Garrone**

**C**i sono aziende che per dimensioni, dinamicità e capacità di business anche in tempi difficili, fanno 'tendenza' nel proprio settore per le scelte tecniche dei veicoli. E' il caso della Arcese Trasporti di Arco (Trento) che ha recentemente messo in linea oltre 200 trattori Iveco, una sessantina dei quali appartenenti alla gamma Stralis Hi-Way. Sono destinati al rinnovo periodico della flotta del gruppo, che oggi conta circa 1.200 mezzi di trazione e 2.800 semirimorchi. La scelta degli Hi-Way ribassati 440AS46 da 460 Cv gommati in /60 non è casuale. E' frutto, infatti, della positiva esperienza maturata con gli Ecostralis sia in termini di consumi ridotti che,

più in generale, di contenuti costi di gestione (TCO – Total Cost of Ownership). 'Abbiamo una flotta di notevoli dimensioni – spiega Guido Bertolone, Amministratore delegato del gruppo Arcese – costituita totalmente da veicoli Euro 5 a basse emissioni. La modernità del parco implica un elevato tasso di sostituzione, che si concretizza nell'acquisto di circa 200 camion ogni anno. La scelta degli Stralis Hi-Way è legata principalmente a due fattori. Da un lato, al rapporto consolidato negli anni con Iveco, quale principale fornitore di veicoli del nostro gruppo. Dall'altro, agli ottimi risultati ottenuti con i trattori della serie Ecostralis, che hanno fatto registrare i migliori consumi della categoria su un ampio ventaglio di percorsi. In passato, due erano le motorizzazioni preferite



GUARDA  
IL VIDEO

da Arcese per gli Ecostralis: 460 Cv e 500 Cv. Poi, gli acquisti si sono concentrati sui trattori da 460 Cv e lo stesso orientamento è stato mantenuto anche per gli Stralis Hi-Way dell'ultima fornitura. 'Siamo giunti alla conclusione – afferma l'Ad di Arcese – che la motorizzazione da 460 Cv rappresenti il miglior compromesso in termini di potenza, coppia, consumi e che, quindi, costituisca la scelta ottimale per la standardizzazione del parco. Lo stesso criterio è applicato anche agli altri componenti della driveline dei veicoli della flotta, come il cambio automatizzato Eurotronic e il retarder idraulico integrato al cambio (Intarder). I trattori della Arcese accumulano percorrenze medie mensili attorno agli 11mila chilometri, con un solo conducente, e superiori ai 21mila chilometri con l'impiego di due autisti. Di solito, la sostituzione dei veicoli avviene dopo il raggiungimento del traguardo dei 700-900mila chilometri. Ciò consente di avere sempre in linea trattori di limitata anzianità operativa, quindi in piena efficienza e con un elevato tasso di disponibilità, fattori indispensabili per garantire i servizi di logistica integrata per copertura della supply chain. La manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi è curata dall'officina interna di Rovereto e da altre due strutture assistenziali dislocate in Belgio e nel Regno Unito. Particolare attenzione è posta al controllo dei costi di gestione dei veicoli (TCO) e alla formazione dei conducenti. Non a caso, alcuni dei nuovi Stralis Hi-Way sono dotati del dispositivo telematico Iveconnect, con la funzione DSE – Driving Style Evaluation – per la valutazione dello stile di guida e delle modalità di utilizzo del camion. 'Dal DSE – spiega Guido Bertolone – ci attendiamo molto, in termini di riduzione dei consumi. Un concetto su cui abbiamo sempre posto l'accento in passato, puntando sulla formazione dei conducenti, sull'utilizzo di mezzi risparmiatori, come gli Ecostralis, e su un gestionale sviluppato per la nostra società in grado di analizzare le singole voci di costo. Adesso, con la messa in linea degli Hi-Way, avremo anche un formatore dedicato, che discuterà con gli autisti i risultati rilevati attraverso il Driving Style Evaluation e fornirà loro un feedback, su base giornaliera o settimanale, per superare le eventuali criticità. Dell'Iveconnect, tuttavia, non sfrutteremo solo la funzione DSE, ma anche quelle di messaggistica e d'interfaccia con il nostro programma gestionale'.

## I NUMERI DI ARCESE

La Arcese Trasporti è nata nel 1966 per opera di Eleuterio Arcese, attuale Presidente. Da allora si è evoluta da azienda di trasporto completista a operatore logistico multimoda-

le con un network mondiale, in grado di fornire soluzioni integrate per le supply chain di numerosi gruppi che operano nei settori automotive, chimico, industriale, alimentare, dell'industria cartaria e tessile. Il gruppo Arcese, che si avvale di un network consolidato di corrispondenti e partner commerciali, comprende oggi 57 società attive nei comparti dei trasporti terrestri, ferroviario, marittimo e aereo, della logistica e dell'immobiliare. Tramite la controllata Ventana Serra, specializzata nelle spedizioni aeree e marittime, è presente in tutto il mondo. Il parco mezzi è costituito da oltre 1.200 trattori e da 2.800 semirimorchi.



A fianco, il Presidente della società, Eleuterio Arcese. Sotto, la consegna dei nuovi Hi-Way presso la sede della Arcese Trasporti





# NOVITÀ SENZA CONFINI

**Successo di vendite per i motori di FPT in Perù. Iniziativa in Brasile la produzione del nuovo Stralis. L'Hi-Way, presentato in Russia a giornalisti e trasportatori, celebra la prima consegna in Inghilterra. Un "musone" australiano pensato per i roadtrain. Pronto il primo bus articolato Crealis Neo destinato alla città di Nancy**



**P**rosegue con la seconda puntata, in questo numero di *Camion&Servizi*, la rubrica Iveco nel mondo, che raccoglie le informazioni e le curiosità sulla galassia di Fiat Industrial provenienti da tutti i continenti.

Arrivano dai mercati dell'America Latina le notizie delle forniture di motori FPT Industrial alimentati a gas naturale compresso per il principale costruttore di bus urbani del Perù e dell'inizio della produzione dello Stralis Hi-Way nello stabilimento Iveco di Sete Lagoas in Brasile. Il nuovo pesante stradale di Iveco, presentato ufficialmente in Russia alle aziende di trasporto e alla stampa specializzata sulla pista del centroprove Dmitrovsky a un centinaio di chilometri da Mosca, è anche il protagonista della prima consegna in Inghilterra. In Australia, il 'cabina arretrata' Powerstar 7800 si propone nel segmento ultraspecialistico dei trattori per il traino dei road-train. Infine in Francia, presso lo stabilimento Iveco-Irisbus d'Annonay, è stato presentato il primo dei 24 bus articolati della gamma Crealis Neo con motore a gas naturale compresso, destinati alla municipalizzata di Nancy.

## **SUDAMERICA: MOTORI A METANO PER IL PERÙ E DEBUTTO CARIOCA DEL TRUCK OF THE YEAR 2013**

In Perù, FPT Industrial Latin America ha siglato un importante contratto di fornitura di motori a gas naturale compresso con Modasa, leader di mercato nel paese andino per la produzione di autobus urbani e gruppi elettrogeni, nonché fornitore di servizi di assistenza e di riparazione. L'accordo riguarda circa 1.500 propulsori a metano (da quest'anno al 2016) della gamma NEF a 6 cilindri in linea di 5,9 litri di cilindrata. I primi 15 veicoli equipaggiati con questi motori sono già stati consegnati ad alcune aziende di trasporto pubblico che operano nella capitale peruviana per le valutazioni preliminari in condizioni operative reali. I propulsori NEF a metano erogano una potenza massima di 147 kW a 2.700 giri al minuto, mentre la coppia di picco raggiunge i 650 Nm. L'accordo di fornitura prevede anche che Modasa esporti i propri bus urbani con motore CNG di FPT Industrial in altri paesi dell'America latina, come Cile, Colombia, Venezuela, Ecuador, Bolivia e Costa Rica. In Brasile è iniziata lo scorso dicembre la produzione dello Stralis Hi-Way presso lo stabilimento Iveco di Sete Lagoas, nello stato di Minas Gerais. L'Hi-Way, costruito in base agli elevati standard qualitativi previsti dalla metodologia World Class Manufacturing adottata negli stabilimenti Iveco, viene proposto sul mercato brasiliano con tre motorizzazioni: 440, 480 e 560 Cv. Il nuovo pesante stradale, vincitore del



titolo di Truck of Year 2013, si affianca alla gamma Stralis Ecoline, lanciata nel paese sudamericano nel settembre dello scorso anno. Rispetto alla serie Ecoline, l'Hi-Way permette un'ulteriore riduzione dei consumi di gasolio del 3,1 per cento e un abbattimento del 5 per cento dei costi di manutenzione.

## **RUSSIA: IL NUOVO STRALIS IN PASSERELLA NEL GELO DI MOSCA**

La cornice climatica, con temperature sottozero e strade completamente innevate malgrado la primavera incipiente, e la location, un "proving ground" in mezzo ai boschi a un centinaio di chilometri a nord di Mosca, sono quelle della Federazione Russa. In questo scenario il nuovo Stralis Hi-Way, presentato ufficialmente alla stampa e alle aziende di trasporto locali, ha dimostrato di sentirsi a proprio agio anche in condizioni operative estreme: su fondi con scarsa aderenza e sulle salite 'impossibili' del Dmitrovsky autopoligon, uno dei maggiori centri-prova automotive al mondo dotato di un anel-

Nella pagina a fianco, lo stabilimento di Iveco di Sete Lagoas (Brasile). Sopra, un Hi-Way sul percorso di prova nei pressi di Mosca



lo esterno di 14 chilometri e di una serie di piste di handling per testare tutte le caratteristiche dei veicoli. L'evento, battezzato 'rivoluzione arancione' per la colorazione esterna dei trattori, ha coinvolto tre Stralis: un Hi-Road con motore Cursor 10 da 460 Cv e due Hi-Way - uno cambio meccanico e uno con l'automatizzato Eurotronic 2 - con propulsori da 500 Cv. Anche in mezzo alla neve lo 'Stralisa', come lo chiamano in Russia, ha soddisfatto appieno le aspettative di chi ha sfidato il gelo per provarlo.

### REGNO UNITO: L'HI-WAY SI PRESENTA CON I COLORI DELLA KNIGHTS OF OLD

La società di trasporto e logistica Knights of Old è la prima azienda inglese ad aver ricevuto il nuovo pesante stradale di Iveco. Si tratta di sei trattori 6x2 - uno con cabina Hi-Way e cinque con abitacolo Hi-Road - dotati di motorizzazione EEV da 460 Cv. Tutti i nuovi Stralis sono equipaggiati con la funzione Driving style Evaluation del sistema telematico Iveconnect, per la valutazione dello stile di guida dei conducenti e la riduzione dei costi totali d'esercizio (TCO) dei veicoli. Un fattore chiave per Knights of Old, che utilizza in modo intensivo i nuovi trattori, con percorrenze previste di 160mila chilometri l'anno con due conducenti per cinque giorni la settimana. La scelta degli Stralis da parte dell'azienda di trasporto inglese è stata determinata dalla positiva esperienza maturata con gli Eurocargo della flotta Mainland Group, assorbita nel 2011 dalla Knights of Old.

## AUSTRALIA: PROGETTATO PER I ROADTRAIN IL POWERSTAR 7800

Visto dall'esterno, con la sagoma massiccia, l'ampio radiatore frontale squadrato e il generoso bull-bar di protezione, il Powerstar 7800 sembra un 'musone' (conventional) americano. E', invece, il modello di punta della gamma a cabina arretrata di Iveco, sviluppato per le specifiche esigenze del mercato australiano. Il 7800, in particolare, si rivolge al settore del trasporto ultraspesante che, nel paese dei canguri, significa combinazioni extralunghe (roadtrain) composte da un trattore 6x4 e da due (B-double, da 19 o 25 metri di lunghezza) o più semirimorchi (Double roadtrain fino a 36,5 metri di lunghezza) per la movimentazione di bestiame, legname e minerali. Il Powerstar 7800, proposto con motorizzazioni fino a 600 Cv e un cambio a 18 rapporti, può trainare convogli di 140 tonnellate di peso complessivo. Il trattore è dotato di 4 serbatoi di gasolio di 450 litri ciascuno, indispensabili per assicurare l'autonomia operativa sulle strade senza fine dell'outback australiano.

## FRANCIA: PRONTO IL PRIMO BUS ARTICOLATO CREALIS NEO DI IVECO-IRISBUS PER NANCY

Il primo dei 24 bus articolati della gamma Crealis Neo di Iveco Irisbus, destinati alla municipalizzata di Nancy (nella regione della Lorena), è stato presentato presso lo stabilimento Iveco-Irisbus d'Annonay ai funzionari dell'amministrazione della città francese e ai manager di Veolia Transdev, società leader nel settore del trasporto pubblico. I Crealis Neo, che possono trasportare fino a 120 persone oltre a un passeggero a mobilità ridotta, sono degli articolati di 18 metri di lunghezza, dotati di motore FPT Industrial Cursor 8 alimentato a gas naturale compresso. I nuovi bus, denominati Stanway come l'insieme delle principali linee della futura rete di trasporto pubblico della città francese, saranno operativi, in una prima fase, su un itinerario di 13,5 chilometri lungo la direttrice nord-sud della grande Nancy. I Crealis Neo, che costituiscono l'elemento portante di un network di bus ad alto livello di servizio, garantiranno frequenze di passaggio di 5 minuti nelle ore di punta nelle 39 stazioni previste dal percorso di linea.

Nella pagina a fianco, in alto, il primo Hi-Way consegnato in Inghilterra e, in basso, il Powerstar 7800 progettato per i roadtrain australiani. Sotto, un Iveco Irisbus Crealis Neo per la municipalizzata di Nancy





# IL RISPARMIO A PORTATA SCHERMO



**Alla scoperta dei 'segreti' della funzione Driving Style Evaluation del sistema telematico Iveconnect montato sugli Stralis Hi-Way. I parametri per valutare lo stile di guida del conducente, fornirgli suggerimenti in tempo reale e compilare report per la flotta**

**Giorgio Garrone**

Il sistema telematico Iveconnect, montato sugli Stralis Hi-Way, sa fare quasi tutto. L'hardware è costituito da uno schermo touch-screen da 7 pollici integrato nella plancia e comprende la radio, il lettore Cd, la presa Usb compatibile con iPod - iPhone e file Mp3, il collegamento Bluetooth con comandi al volante e la connessione Aux - video. Iveconnect consente di accedere a due set di funzioni dedicate rispettivamente all'autista - Iveconnect Drive - e al gestore flotta, Iveconnect Fleet.

La modalità Drive comprende il navigatore con specifiche funzionalità per i veicoli industriali, il sistema Driving Style Evaluation, che valuta lo stile di guida dell'autista e agisce da istruttore di bordo, e il dispositivo di sicurezza Driver Attention Support, per proteggere il guidatore dalla stanchezza e dai colpi di sonno. La stessa interfaccia touch-screen sulla plancia è anche il terminale di bordo dei servi-

zi di fleet management, Iveconnect Fleet. Tutte le funzionalità di gestione della flotta sono proposte da Iveco in collaborazione con Qualcomm, leader mondiale nel settore delle telecomunicazioni wireless.

L'interazione tra il guidatore, il veicolo e la centrale operativa permette di tenere sotto controllo tutti i mezzi, verificando in tempo reale gli orari di guida, i consumi di carburante, la posizione GPS e i tempi di percorrenza previsti. Consente, inoltre, la gestione automatica degli obblighi di legge relativi allo scarico, all'analisi e all'archiviazione dei dati del cronotachigrafo e delle informazioni memorizzate sulle carte autisti. Il nuovo Stralis equipaggiato con il Driving Style Evaluation permette al gestore della flotta di valutare le performance di guida di ciascun conducente, attraverso report personalizzati. Camion&Servizi analizza in questa puntata le modalità operative della funzione DSE - Driving Style





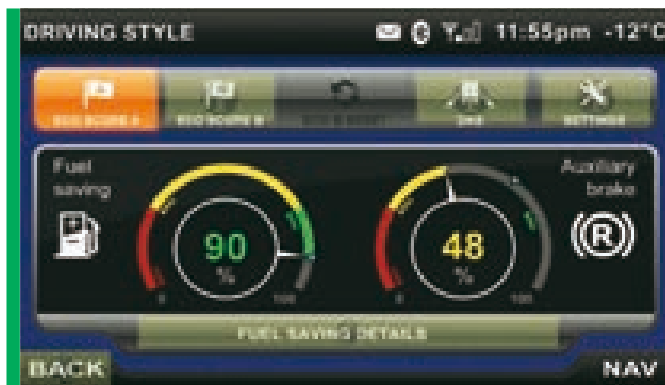
Evaluation – un vero e proprio trainer viaggiante, pensato per la riduzione dei consumi di gasolio e dei costi totali d'esercizio (TCO) dei camion. In un prossimo articolo verranno, invece, esaminati i risultati ottenuti sul campo da una flotta che ha adottato l'Iveconnect con la funzione Iveconnect Drive, all'interno della quale si trova il software Driving Style Evaluation.

## HARDWARE E SOFTWARE FANNO PIÙ EFFICIENZA

Su un mezzo di trasporto, la ricerca dell'efficienza passa anche attraverso dispositivi di controllo evoluti e di facile utilizzo, che contribuiscono a rendere l'ambiente di lavoro più produttivo. Il sistema Iveconnect è citato, insieme alla nuova cabina e alle motorizzazioni Euro VI High-efficiency SCR senza ricircolo dei gas di scarico, fra le motivazioni della giuria di giornalisti internazionali che ha assegnato allo Stralis Hi-Way il premio Truck of the Year 2013 in occasione del Salone del veicolo industriale di Hannover dello scorso anno. Il Driving Style Evaluation monitora, analizza e valuta i comportamenti di guida del conducente, che incidono sui consumi di gasolio. Per scegliere i parametri di giudizio e il 'peso' di ogni singolo dato sul voto finale attribuito dal DSE al conducente, Iveco ha effettuato, nell'arco di tre anni, una serie di test su strada con veicoli strumentati,

simulando 300 missioni di trasporto. Quest'attività ha portato alla definizione di otto comportamenti, che impattano direttamente sui dispendi di carburante: l'approccio e la frequenza delle fermate, le accelerazioni e le decelerazioni, lo sfruttamento dell'inerzia del veicolo, i cambi di marcia non opportuni, l'innesto del rapporto ottimale e l'utilizzo dei sistemi di rallentamento ausiliari (freno motore e retarder), al posto dell'impianto frenante di servizio. Gli indicatori principali dello stile di guida – chiamati di primo livello – visualizzati in forma grafica sullo schermo dell'Iveconnect sono il risparmio di carburante e l'impiego dei freni ausiliari. Al secondo livello si collocano, invece, l'utilizzo del cambio e le manovre anticipatorie, mentre al terzo livello si trovano, fra l'altro, le accelerazioni e decelerazioni, le frequenze delle frenate e l'approccio alle fermate. Durante la marcia, il DSE visualizza talvolta informazioni pop-up su come migliorare lo stile di guida o sul rapporto ottimale da innestare. I dati del Driving Style Evaluation

possono essere scaricati dal gestore della flotta, utilizzando i servizi telematici sviluppati da Qualcomm. Il gestore, attraverso le schermate di Fleet Visor, è in grado di visualizzare l'andamento delle performance di tutti i conducenti e di avere una valutazione dei risparmi di gasolio potenziali. In base all'esperienza accumulata da Iveco nei corsi di guida rivolti agli autisti, l'abbattimento dei consumi di carburante può arrivare anche al 12 per cento.



In alto, il sistema Iveconnect sulla plancia di uno Stralis. Sopra, una schermata del Driving Style Evaluation



# INSIEME PER LA SICUREZZA

**Con un evento al Fiat Industrial Village di Torino, Iveco e New Holland Agriculture hanno annunciato il loro sostegno alla campagna FIA ACTION for ROAD SAFETY promossa dalla Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA). I particolari dell'iniziativa**

**Maurizio Pignata**

**L**a sicurezza dei veicoli e degli utenti della strada è uno dei core values di Fiat Industrial. Il gruppo, con Iveco e New Holland Agriculture, ha recentemente avviato una collaborazione con la Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) per sostenere, in qualità di 'official supplier', la campagna FIA Action for Road Safety. La partnership è stata presentata ufficialmente nel corso di una conferenza stampa che si è svolta al Fiat Industrial Village di Torino. La campagna FIA Action for Road Safety, lanciata a maggio 2011, appoggia il progetto della Nazioni Unite 'Decade of Action for Road Safety' 2011-2020

per salvare 5 milioni di vite umane entro la fine del decennio. Lo scopo principale è quello di sensibilizzare ed educare il comportamento dei conducenti dei veicoli sulle strade di tutto il mondo per ridurre drasticamente il numero di incidenti.

Iveco e New Holland Agriculture sono i primi costruttori di mezzi commerciali e di macchine agricole a sostenerla trasmettendo, attraverso i rispettivi network, il proprio messaggio in tema di guida responsabile. Un valore fondamentale per i due brand di Fiat Industrial per i quali la tecnologia, applicata ai sistemi avanzati di sicurezza, rappresenta uno strumento indispensabile alla salvaguardia del conducente, degli altri utenti della strada, del veicolo e del carico. La par-

**Servono veicoli  
sicuri  
e comportamenti  
di guida  
responsabili**

nership fra Iveco e New Holland Agriculture e la FIA prevede, tra le altre iniziative, la presenza dei mezzi dei due marchi sui circuiti di gara del FIA World Touring Car Championship, il principale campionato mondiale per vetture da turismo.

Iveco condurrà in pista il primo Safety Truck, uno Stralis – il debutto è avvenuto a fine marzo sull'autodromo di Monza – che vestirà i panni di 'Leading Truck' e aprirà tutte le gare del circuito WTCC effettuando il primo giro di pista per poi posizionarsi davanti allo schieramento di partenza.

Inoltre, all'interno di un paddock sarà allestita un'area dedicata alla sicurezza in cui sarà presente un veicolo hospitality di Iveco, appositamente personalizzato. Servirà da palco e da spazio d'incontro per comunicare i messaggi sulla sicurezza stradale dei mezzi di trasporto e delle macchine agricole. New Holland Agriculture era, invece, presente a Monza alla prima tappa del campionato WTCC con un trattore T7 Auto Command dotato di sistema ABS SuperSteer.

'La partnership fra Iveco - New Holland Agriculture, cui si è aggiunta Parts&Services, e la FIA – spiega Mauro Veglia, Responsabile Emea Servizi Commerciali e Customer Care di Fiat Industrial – è basata sulla condivisione di alcuni valori: veicoli sicuri e comportamento responsabile di chi ne è alla guida. Sulla sicurezza dei mezzi abbiamo investito molto, come dimostrano i sistemi di ultima generazione installati sui camion di Iveco e sulle macchine di New Holland. Ed è proprio la realtà tangibile di questi investimenti che viene comunicata ai nostri clienti con l'iniziativa FIA Action for Safety, anche grazie alla copertura televisiva e media mondiale offerta dal WTCC. Si tratta di una campagna worldwide, che comprende eventi sui circuiti di gara, iniziative sul web che parlano dei temi della sicurezza e una comunicazione specifica dedicata ai dispositivi elettronici di aiuto alla guida'. La diminuzione del numero degli incidenti stradali non dipende solo dall'adozione di sistemi avanzati di sicurezza. Per garantire la massima efficienza dei veicoli nel tempo, è fondamentale anche la corretta manuten-



zione con l'impiego di ricambi originali ORIGIN 100% IVECO, di cui Parts & Service testa e certifica l'assoluta qualità lungo tutta la filiera produttiva e distributiva. In particolare, Parts & Service suggerisce il monitoraggio puntuale dell'impianto e delle parti frenanti, degli ammortizzatori, delle spazzole tergicristallo e dei proiettori, ovvero di quelle parti con maggior impatto sulla sicurezza dei mezzi e quindi delle strade.

Ogni anno 1,3 milioni di persone sono vittime di incidenti letali e quasi 50 milioni restano ferite a causa di un sinistro stradale. L'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) stima che, se non si interverrà per risolvere il problema, entro il 2030 gli incidenti della strada saranno la quinta causa di morte più comune del pianeta, con una previsione di oltre 2 milioni di decessi all'anno. La campagna FIA Action for Road Safety mira proprio ad affrontare questa situazione concentrando le risorse della Federazione per sostenere i propri membri di tutto il mondo a educare alla sicurezza sulla strada con comportamenti di guida prudenti e responsabili.





# CACCIATORI DI GUASTI IN AZIONE

**Grande successo della prima edizione della gara per il titolo di miglior tecnico d'assistenza non-stop e di miglior esperto diagnostico indetta dal Customer Care & Technical Service di Iveco a fine 2012. Quest'anno si replica l'evento**

Emanuela De Vita



**L**a ricerca dell'eccellenza tecnica attraverso la crescita delle competenze del singolo, dello spirito di squadra sono valori importanti per Iveco. Lo testimonia la prima edizione del Service Challenge, svoltasi a fine 2012 a Torino, per iniziativa del Customer Care & Technical Service.

La competizione ha coinvolto nella fase finale 73 tecnici specializzati, 30 dell'assistenza non-stop (ANS – Assistenza Non-Stop) e 43 della diagnostica (DEEC – Dealer Electronic Excellence Community), provenienti dalle concessionarie e dalle officine autorizzate Iveco di numerosi paesi europei: Italia, Spagna, Portogallo, Regno Unito, Germania Austria, Svizzera, Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo, Danimarca, Svezia, Norvegia, Slovacchia e Repubblica Ceca.

I finalisti sono stati selezionati in base alle competenze tecniche valutate durante l'anno e delle performance del Service Program, il programma di sviluppo e monitoraggio della rete di assistenza Iveco.

I tecnici ANS hanno sostenuto un test scritto, composto da una serie di domande legate all'assistenza nell'arco delle 24 ore, con particolare riguardo alle procedure operative.

## CONTA ANCHE L'APPROCCIO AL CLIENTE

Dopo lo scritto, è stata la volta di una prova pratica individuale in pista per diagnosticare e risolvere, nell'arco di un'ora, un'anomalia su un veicolo che simulava un fermo-macchina su strada.

Nella valutazione delle performance degli addetti all'assistenza sono state prese in considerazione, con grande attenzione, le modalità d'approccio al cliente. Gli esperti di diagnostica hanno, invece, sostenuto un esame teorico basato su un questionario di 50 domande a risposte multiple, centrato sui componenti elettrici ed elettronici dei veicoli delle gamme Iveco.

La sessione pratica, della durata di 70 minuti, prevedeva l'individuazione di tre malfunzionamenti e due test di rilevamento dei segnali. L'acquisizione dei dati per la scoperta dei guasti è stata effettuata con i più recenti tool diagnostici a disposizione delle officine della rete Iveco, fra cui Easy ed Easyscope.

Particolare attenzione, nell'attribuzione del punteggio finale dei tecnici, è stata posta all'abilità di configurazione delle prese di forza (PTO) e all'approccio diagnostico ai problemi proposti. Al termine della competizio-



ne, Alberto Perfetto, Customer Care & Technical Director ha premiato Stefan Angehrn della concessionaria Nater Nutzfahrzeuge AG di Iveco Switzerland come miglior tecnico ANS 24h e Ron Schol della concessionaria Schouten Spijkense, Iveco Netherlands, come miglior diagnostico DEEC. Per l'Italia i premiati sono stati Giancarlo Sabatino di A.R.A. S.p.a. per la categoria Assistance Non Stop e Luca Facheris di Quadri Veicoli Industriali S.p.a. per la categoria DEEC. I tecnici ANS 24h devono garantire l'assistenza su strada 24h su 24, 365 giorni all'anno, provvedendo ad una soluzione rapida ed efficace per far ripartire il cliente il più velocemente possibile.

I diagnostici che fanno parte del DEEC, un gruppo d'eccellenza, rappresentano il top degli esperti in problematiche elettroniche dei mezzi di trasporto.

## PER I VINCITORI DEL CHALLENGE IL FERRARI FACTORY TOUR

I vincitori del Service Challenge sono stati ospitati lo scorso dicembre a Maranello per il Ferrari Factory Tour.

I partecipanti hanno avuto la possibilità di scoprire i 'segreti' del mondo Ferrari, attraverso una visita guidata allo stabilimento dove si producono le Rosse. In particolare, hanno visto da vicino le lavorazioni e le fasi d'assemblaggio dei motori, la carrozzeria, il nuovo impianto di verniciatura e le linee di montaggio.

La giornata si è poi conclusa con la visita al reparto sportivo e al museo Ferrari.

**Nella pagina a fianco, una foto di gruppo dei finalisti del concorso Service Challenge 2012. Sopra, una fase della premiazione**



# SE SONO "DOC" IL CAMION CI GUADAGNA

**Il marchio Origin 100% Iveco che contrassegna i componenti originali della casa italiana assicura il percorso dell'intera filiera produttiva e la qualità dei servizi assistenziali**

Marta Rava

**L**a qualità è molto importante, anche nel settore dei ricambi per i veicoli industriali. I componenti originali, come Origin 100% Iveco, fanno la differenza nel garantire nel tempo le prestazioni dei camion, gli elevati margini di sicurezza su strada e la riduzione dei costi totali d'esercizio (TCO). Fattore, il TCO, d'importanza fondamentale per i bilanci delle aziende di trasporto, in tempi difficili per l'economia italiana ed europea.

La buona salute di un veicolo industriale, con il crescere dell'anzianità operativa, dipende direttamente da un utilizzo corretto del veicolo da parte del driver e, soprattutto, da un adeguato piano manutentivo con un alto livello qualitativo dei ricambi.

E' essenziale che i componenti sostituiti in officina siano identici a quelli omologati in primo impianto. Proprio come i Ricambi Origin 100% Iveco, che sono sottoposti a severi test funzionali e qualitativi prima di essere distribuiti alla rete d'assistenza. Il marchio Origin 100% Iveco, non si limita a garantire le prestazioni dei singoli componenti. Ne certifica anche l'intera filiera produttiva e tutta l'organizzazione legata ai servizi assistenziali.

Il controllo qualitativo e la rispondenza alle specifiche del costruttore del veicolo sono fondamentali per tutte le tipologie di ricambi: da quelli importanti per il buon funzionamento e la sicurezza del camion, come i freni o gli elementi filtranti, a quelli ritenuti erroneamente meno importanti, come le spazzole del tergicristallo.

Nell'ambito dei filtri per il carburante i Diesel Green Filter Origin 100% Iveco sono stati specificatamente studiati per i modelli della gamma Daily. Sono assemblati in camera bianca, laboratori con sistemi di controllo della pressione e della concentrazione delle polveri in sospensione nell'ambiente. Utilizzano, inoltre, materiali di elevata qualità a basso impatto ambientale, quindi di facile smaltimento in officina. I Green Filter vengono sottoposti a una serie di rigorosi test specifici, studiati per assicurarne le performance e il livello qualitativo. Dalla verifica dell'intera produzione con aria a 2 bar di pressione alle prove funzionali, dai collaudi di resistenza a quelli relativi alle perdite di carico e alla valutazione dell'efficienza filtrante e del potere d'accumulo, fino ai test di compatibilità elettromagnetica in camera anecoica. Il risultato? Capacità di reggere condizioni di utilizzo gravose, resistenza ad ampi intervalli di temperatura (da -30°C a +90°C), elevati margini di sicurezza e tempi più contenuti di sostituzione.

L'importanza dei Ricambi Originali è ancora più evidente per i componenti critici dell'impianto frenate, come i dischi e le superfici d'attrito. I dischi freno studiati per la gamma Daily devono superare oltre 1.000 ore di prove al banco. Ciò per resistere alle deformazioni e agli stress termici causati dall'attivazione ripetuta dell'impianto e garantire nel tempo i livelli di performance e i margini di sicurezza. Un disco Origin 100% Iveco ben accoppiato con il materiale d'attrito è soggetto a minori usure, rigature o rotture in seguito a cricche. Risulta, inoltre, silenzioso, esente da vibrazioni in fase di rallentamento e consente elevate percorrenze fra due intervalli manutentivi. I Ricambi Originali hanno un ruolo fondamentale anche per i componenti come delle spazzole del tergicristallo.

Quelle *Doc*, che Iveco raccomanda di sostituire ogni 6-8 mesi (corrispondenti a circa 100mila cicli di lavoro), assicurano una perfetta visibilità, grazie alla pressione uniforme sul parabrezza, resistono a temperature estreme e minimizzano le vibrazioni. Iveco Parts&Services aderisce, insieme a Iveco New Holland Agriculture alla campagna Action for Road Safety promossa dalla Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) per sostenere la sicurezza su strada e i comportamenti di guida responsabili.

Quelle *Doc*, che Iveco raccomanda di sostituire ogni 6-8 mesi (corrispondenti a circa 100mila cicli di lavoro), assicurano una perfetta visibilità, grazie alla pressione uniforme sul parabrezza, resistono a temperature estreme e minimizzano le vibrazioni. Iveco Parts&Services aderisce, insieme a Iveco New Holland Agriculture alla campagna Action for Road Safety promossa dalla Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) per sostenere la sicurezza su strada e i comportamenti di guida responsabili.





**Piani finanziari  
per l'intera  
gamma  
di prodotto  
Iveco  
dal Daily  
allo Stralis  
al Trakker  
e tanti servizi  
aggiuntivi:  
il contributo  
di Iveco Capital  
per far  
tornare  
la voglia  
di comprare  
camion**

**Monica Bertolino**

# IL TRASPORTO RIPARTE DA VERONA

**I**l Salone dell'autotrasporto, della logistica e dell'innovazione tecnologica – Transpotec Logitec 2013 – di Verona ha costituito l'occasione per mostrare agli operatori e al pubblico le più recenti realizzazioni dei brand di Fiat Industrial, legati alla movimentazione delle merci su strada. Ma è stato anche una vetrina per le soluzioni finanziarie di Iveco Capital, rivolte all'intera gamma di prodotto Iveco: dai leggeri della serie Daily, fino agli

Stralis e al nuovo Trakker, che ha debuttato sul mercato italiano in occasione della manifestazione scaligera. La completa attenzione da parte di Iveco Capital alle esigenze dei trasportatori è stata testimoniata anche dalla presenza di un'area dedicata ai servizi finanziari del gruppo, all'interno dello stand Iveco. Qui il cliente ha potuto conoscere nel dettaglio l'ampia offerta di prodotti finanziari e richiedere agli specialisti della finanziaria captive soluzioni personalizzate. Il rapporto





diretto con il cliente è una caratteristica del lavoro dei professionisti della finanziaria, che di norma seguono e supportano la vendita, individuando la tipicità del business dei clienti proponendo piani finanziari coerenti. Come di consueto, anche in occasione dell'edizione 2013 del Transpotec Logitec, Iveco Capital ha proposto differenti piani finanziari dedicati all'intera gamma Iveco, a partire dai commerciali della serie Daily presenti sullo stand fino, ad arrivare allo Stralis Hi-Way e al nuovo Trakker. A suscitare grande interesse l'offerta mirata ai modelli della gamma light. Come il Daily Supervan, con motore Multijet II da 146 Cv (ma disponibile anche nella versione Natural Power con propulsore a metano), sospensioni pneumatiche posteriori, cerchi in lega, allestimento Top e sistema ESP di controllo della dinamica di marcia. Grazie alla possibilità di usufruire della promozione "paghi dopo 3 mesi", il cliente acquista il veicolo ed inizia a pagarlo 90 giorni dopo l'acquisto, con canoni leggeri comprensivi di polizza incendio e furto e antifurto satellitare. Si tratta di un ulteriore esempio di offerta integrata, costituita da un prodotto completo con una soluzione di leasing vantaggiosa, adatta all'esigenze del cliente. L'attenzione verso il customer viene confermata anche dalle soluzioni dedicate alla gamma pesante e off road con una proposta, in linea con le performance dello StralisHi-Way e del nuovo Trakker, orientata alla riduzione dei costi totali di esercizio (TCO). Per lo Stralis la durata del leasing a tasso agevolato può arrivare fino a 72 mesi. I canoni, calcolati su base giornaliera per evidenziare il concetto di riduzione dei costi totali di gestione, sono comprensivi di alcuni servizi accessori, come la polizza incendio e furto e l'antifurto satellitare, per una completa protezione nel corso dell'intero ciclo di vita del veicolo. Nel caso del nuovo Trakker sono previsti sei canoni iniziali 'leggeri', con una durata massima del leasing di 60 mesi. Valgono, inoltre, gli stessi servizi accessori previsti per lo Stralis Hi-Way. Per tutti i veicoli finanziati da Iveco Capital è possibile includere i contratti di manutenzione e riparazione, nonché di estensione di garanzia. Iveco Capital propone, accanto alle soluzioni finanziarie leasing e rateali, un'ampia gamma di servizi distribuiti in cooperazione con le più importanti



società leader del settore, offerti a prezzi competitivi. Le polizze assicurative si articolano in diverse soluzioni in grado di proteggere il veicolo e il conducente. Spaziano dalla garanzia incendio e furto, che prevede la restituzione dell'intero valore del veicolo in caso di sinistro nel corso del primo anno di vita dalla data di immatricolazione, la polizza cristalli e infortuni del conducente, la protezione dai danni causati dagli eventi atmosferici e dagli atti vandalici, fino ad arrivare alla protezione completa del camion con la garanzia kasko. Iveco Capital offre inoltre la polizza Credito Protetto, la garanzia che prevede il rimborso dei canoni in caso d'impossibilità all'utilizzo del veicolo da parte dell'assicurato. L'offerta di Iveco Capital è, inoltre, completata dall'antifurto satellitare, distribuito in collaborazione con una delle aziende leader del settore. L'apparecchio avvisa in tempo reale il cliente in caso di tentativo di furto, evitando i fermi macchina e i costi correlati che derivano dall'attesa del rimborso assicurativo e dell'ordine del nuovo veicolo.





# MENO GASOLIO, MENO COSTI



**Dall'Ecostralis allo Stralis Hi-Way:  
come le soluzioni sviluppate  
da Iveco permettono  
di abbattere i consumi  
di carburante e gli oneri  
di gestione dei veicoli.  
Il contributo fornito  
dalle gomme a bassa resistenza  
di rotolamento**

**Giorgio Garrone**

**L**a riduzione dei consumi di gasolio e, più in generale, degli oneri di gestione dei veicoli – TCO, Total Cost of Ownership - sono i fattori chiave dai quali dipende la 'salute' economica delle aziende di trasporto. Di queste priorità è ben conscia Iveco che, nel corso degli anni, ha sviluppato soluzioni mirate ed efficaci per tutti gli aspetti del problema: dall'incremento dell'efficienza energetica dei camion all'allungamento degli intervalli manutentivi, dai corsi di formazione per i conducenti fino agli strumenti informatici per la gestione della flotta e per la valutazione dello stile di guida degli autisti. Insomma, un impegno per il risparmio a 360 gradi, i cui esempi più recenti sono costituiti dal lancio dell'Ecostralis e dall'introduzione, lo scorso anno, della nuova gamma Stralis Hi-Way.

## APPLAUDITO DALLA STAMPA E DAL PUBBLICO

L'iniziativa Ecostralis, presentata ufficialmente nel 2011, comprendeva un'offerta di veicoli e servizi, studiati per il contenimento del TCO e per la riduzione dell'impatto ambientale. I modelli proposti includevano trattori 4x2 e 6x2, dotati di cabine Active Time (AT) o Active Space (AS), con motorizzazioni da 420-460 o 500 CV omologate Euro 5 ed Eev. Nelle dotazioni di serie degli Ecostralis era presente il sistema Ecoswitch, per attivare il programma iEco di ottimizzazione delle logiche di cambio marcia e delle prestazioni del veicolo in funzione del carico trasportato e il settaggio a 85 chilometri l'ora del limitatore di velocità.

A ciò si aggiungevano la modalità Ecofleet del cambio automatizzato Eurotronic che, inibendo parzialmente l'utilizzo in sequenziale e ottimizzando i giri motore, permette di ridurre i consumi di gasolio. Completavano l'offerta, oltre alla soluzione telematica Blue&Me Fleet, il sistema elettronico di stabilità (Esp), il dispositivo di antiarretamento (Hill holder), il pacchetto aerodinamico completo (spoiler superiore e laterali), i pneumatici a bassa resistenza di rotolamento Michelin Savergreen e l'apparecchiatura TPMS di monitoraggio della pressione degli pneumatici. Con queste dotazioni, l'Ecostralis ha ridotto i consumi del 7,32 per cento rispetto al modello standard di pari potenza, un risultato certificato ufficialmente dall'ente di controllo tedesco TÜV Sud. E testimoniato anche dai riscontri delle prove su strada effettuate dalle riviste specializzate di mezza Europa. Per le aziende di trasporto italiane, l'occasione per conoscere la proposta Ecostralis (e per decretarne, successivamente, il successo di vendite), è venuta con il tour di presentazione del 2011. Che ha toccato sei località della Penisola, coinvolgendo oltre 3 mila trasportatori intervenuti alle sessioni teoriche e più di 800 driver professionisti impegnati nei test su strada.

## PENSATO FIN DALL'INIZIO PER RIDURRE IL TCO

Lo Stralis Hi-Way riprende ed amplia a tutto campo il concetto di abbattimento degli oneri di gestione, alla base dell'Ecostralis, modello ormai fuori produzione. Oggi, l'intera gamma Hi-Way per il mercato italiano è, di fatto, Ecostralis, grazie al sistema Ecoswitch e alle motorizzazioni EEV proposte come dotazioni di serie. Sul nuovo Stralis sono stati presi in considerazione, fin dalla fase di progetto, tutte le voci di costo del veicolo suscettibili di essere ridimensionate. In primo luogo, il carburante, che rappresenta circa il 36 per cento del totale nelle applicazioni su lunga distanza. Ma anche i costi di manutenzione e riparazione (il prezzo dei contratti offerti da Iveco è diminuito mediamente del 7 per cento, mentre quello dei ricambi originali è arretrato del 5 per cento) e il valore residuo del veicolo (aumentato del 4 per cento, grazie all'incremento del livello qualitativo) al termine del primo ciclo di vita operativa. Gli elementi che incidono sui consumi di gasolio di un camion per le missioni di trasporto su lunghe distanze sono molteplici. Fra i tanti, i contributi maggiori vengono dall'aerodinamica, dai pneumatici, dalle dotazioni per la guida economica e dal training del conducente. Grazie al nuovo design – sono stati ridisegnati fra l'altro i deflettori d'aria laterali - la



cabina dell'Hi-Way è caratterizzata da un coefficiente di penetrazione aerodinamica (Cx) inferiore del 3% rispetto al precedente modello. Fatto, questo, di grande importanza alle elevate velocità raggiunte sugli itinerari autostradali, quando la resistenza opposta dall'aria incide per il 40% sui consumi totali di gasolio di un autoarticolato di 40 tonnellate di massa totale a terra. L'abbattimento del 3 per cento del Cx si traduce in un decremento dell'1 per cento dei consumi. Un'altra voce importante, ai fini della riduzione dei dispendi di gasolio, riguarda i pneumatici. Per i quali conta la resistenza di rotolamento, che deve essere la più bassa possibile poiché, da sola, si 'mangia' quasi un terzo di ogni pieno di carburante. Per queste ragioni, Iveco ha consolidato nel tempo – i primi contatti fra le due società risalgono agli anni '90 - una partnership con Michelin per la fornitura di coperture Energy a basso coefficiente di rotolamento.



TNT EXPRESS ITALY

# LA DISTRIBUZIONE È "VERDE"

# CON I DAILY CNG

**Concluso fra Iveco e due main partner di TNT Express Italy un accordo per la fornitura entro il 2013 di 115 Daily Natural Power da utilizzare a Roma e nel Centro Italia. La prima tranche di 74 veicoli consegnata a fine 2012 presso la sede della concessionaria Romana Diesel**

**L**a sostenibilità del trasporto su gomma è uno dei valori chiave di Iveco e TNT Express Italy, che hanno ribadito il loro impegno congiunto a favore dell'ambiente. La prima tranche di 74 veicoli è stata consegnata a dicembre 2012 presso la sede della concessionaria Iveco Romana Diesel, che si è occupata dell'intesa commerciale con HDG e Future Service, main partner di TNT nell'area di Roma e del Centro Italia. Alla cerimonia di consegna erano presenti i titolari HDG, i fratelli Ernesto e Fabio Allegretti, l'Amministratore Delegato di TNT Uffe Ekstedt, il Direttore Operativo Joost Bous e, per Iveco, Andrea Bucci, General Manager Mercato Italia. HDG e Future Service utilizzano i Daily Natural Power per i compiti di distribuzione in area urbana, partendo dalle tre filiali romane del corriere espresso e da altre sedi dislocate nel Centro Italia. I furgoni alimentati a metano mantengono le medesime prestazioni, in termini di potenza e coppia, delle versioni a gasolio, ma con una significativa riduzione – dell'ordine del 40% - del costo del carburante. I motori Natural Power possono anche funzionare a benzina in 'Recovery mode' per proseguire il viaggio, in caso di esaurimento del combustibile gassoso, fino al più vicino distributore di metano. Oltre a questi vantaggi, i Daily CNG hanno un basso livello di rumorosità – quella percepita è inferiore del 75% rispetto a un diesel – fattore chiave per il confort del conducente e la tranquillità dei residenti nei centri storici durante le missioni di distribuzione urbana. Inoltre, la presenza del sistema di controllo della dinamica di marcia (ESP) di ultima generazione, accanto a numerosi altri dispositivi di sicurezza, permette di aumentare del 15% la tolleranza sulla massa totale a terra del veicolo. Il che significa che il peso delle bombole di metano non penalizza più la portata. La quale, al contrario, cresce di 90 chili sui Natural Power, rispetto alle versioni diesel. L'entrata in linea dei Daily a metano permetterà a TNT Express Italy di ridurre di 370 tonnellate l'anno le emissioni di CO<sub>2</sub> della propria flotta. Un obiettivo in linea con le strategie di sostenibilità ambientale dell'azienda che prevedono il costante rinnovo del parco veicoli, costituito da circa 2.950 furgoni e 800 camion da linea. Il 63% dei mezzi da distribuzione è classificato Euro 4 o Euro 5, mentre il 18% è omologato Euro 3.

La flotta di TNT Express Italy collega 110 filiali sparse su tutto il territorio nazionale, che gestiscono oltre 180.000 spedizioni al giorno. L'Amministratore Delegato di TNT Express Italy Uffe Ekstedt ha così commentato l'intesa con Iveco per la fornitura dei Daily a metano: "Iveco e TNT sono reduci dal successo dei test nell'ambito del progetto europeo Citylog per la distribuzione intelligente delle merci nell'ultimo miglio.

Questo accordo commerciale rappresenta un'ulteriore dimostrazione del comune impegno sul fronte del rispetto dell'ambiente e dell'innovazione tecnologica. Il metano costituisce la soluzione ottimale nel breve-medio termine per abbattere le emissioni nocive ed è, nel contempo, un'efficace alternativa per combattere il caro-carburante nel settore del trasporto. Questi veicoli – ha concluso l'AD di TNT Express Italy – rientrano nella nostra strategia di eco-sostenibilità, che comprende anche l'ottimizzazione del network distributivo, con la conseguente riduzione delle percorrenze per ogni missione di trasporto, e le soluzioni studiate in stretta collaborazione con la clientela per diminuire l'impatto sull'ambiente della supply chain". La concessionaria Iveco Romana Diesel, che si occupa dell'accordo commerciale con i partner di TNT per la fornitura dei Daily Natural Power, nasce nel 1937 per iniziativa di Fernando Campilli come concessionaria OM – la società si chiamava allora Saroca - per il Lazio e l'Umbria. Negli stessi anni inizia l'attività commerciale nel campo dei semirimorchi la Sievit di Massimo Maurizi. Nel 1982, dall'integrazione delle attività delle concessionarie dei due gruppi, scaturisce la Romana Diesel Iveco Service, officina di riparazioni e magazzino ricambi situata sul grande raccordo anulare di Roma. Oggi la Romana Diesel si occupa della commercializzazione e dell'assistenza ai veicoli di Iveco, Iveco Astra, Iveco Irisbus, Fiat Professional, Case, New Holland Construction e New Holland Agriculture. La concessionaria opera nelle province di Roma, Frosinone, Latina, Viterbo, Rieti, L'Aquila.





protagonisti

NICOLOSI TRASPORTI

# CRESCITA SOSTENIBILE

**Consegnati 16 Stralis da 500 Cv alla Nicolosi trasporti di Catania, attiva nella distribuzione dei beni di largo consumo e degli alimentari. Grande interesse per le energie rinnovabili e i carburanti alternativi**

**L**a Nicolosi Trasporti è un'azienda storica di Catania, dove è stata fondata nel 1962, che riesce a crescere anche in un momento difficile per il trasporto e l'economia in un settore altamente competitivo, come quello della distribuzione dei beni di largo consumo e dei prodotti alimentari. La dinamicità della società etnea è

testimoniata dal recente acquisto di 16 Iveco Stralis 440AS50T/P con motorizzazione EEV da 500 Cv. I nuovi veicoli, ancora più ecologici dello standard Euro V imposto attualmente dall'Unione Europea, vanno ad ampliare la flotta aziendale, costituita da oltre un centinaio di trattori e da circa 500 semirimorchi. La scelta degli Stralis, per il rinnovo e l'ampliamento del parco mezzi, non stata casuale.



‘Abbiamo optato per questi trattori – spiega Gaetano Nicolosi, Amministratore e presidente della società – fondamentalmente per tre ragioni: l’ottimo rapporto che si è stabilito con il management di Iveco, l’elevato standard qualitativo dei veicoli e poi perché, da Italiani, abbiamo voluto comprare italiano’. La sede principale della Nicolosi Trasporti è ubicata a Catania, dove si trova un autoparco di 100mila m<sup>2</sup>, oltre agli uffici amministrativi e all’officina, mentre le strutture decentrate sono a Palermo, Napoli, Anagni (Frosinone) e Genova. La società etnea, che opera a livello nazionale, si occupa della distribuzione primaria e finale – e delle relative operazioni logistiche – dei prodotti food e non food di primari marchi italiani ed esteri.

Tutti i veicoli, che percorrono in media 100-120mila chilometri l’anno, sono equipaggiati con un sistema telematico di rilevazione dei dati, che s’interfaccia con un software Siemens per la gestione delle operazioni logistiche. Ciò permette di stimare i tempi di arrivo ai punti di presa o di consegna e di tenere sotto controllo i consumi gli oneri operativi dei camion, cioè i costi totali d’esercizio (TCO). Fattore, questo, d’importanza critica per le aziende attive nei comparti di elevata specializzazione, come quelli della distribuzione e della logistica.

Grazie al monitoraggio continuo della flotta, la società etnea è in grado di soddisfare le eventuali richieste di trasporto urgenti, utilizzando i veicoli dislocati su tutto il territorio nazionale. La Nicolosi è da tempo impegnata anche sul fronte della sostenibilità ambientale delle proprie attività.

‘Abbiamo installato – spiega Gaetano Nicolosi – un impianto fotovoltaico di 3 Megawatt di potenza che compensa, con la produzione di energia pulita, le nostre emissioni di CO<sub>2</sub>. Poi, abbiamo in programma di rinnovare il parco veicoli con mezzi a basso impatto ambientale. La scelta è caduta sui camion a metano di Iveco, poiché il costruttore italiano vanta una lunga esperienza e una leadership tecnologica in questo campo. Prevediamo di fare una sperimentazione sul corto raggio con tre motrici alimentate a gas naturale compresso e poi, se i risultati saranno soddisfacenti, di acquisire veicoli a CNG anche per le lunghe distanze’.

La vendita dei 16 Stralis è stata effettuata in collaborazione con la concessionaria Iveco di riferimento, la Primosole di Catania. La Primosole Veicoli Industriali è attiva dal 1997 nelle province di Catania, Messina Siracusa e Ragusa, con quattro sedi e con un esteso network di officine autorizzate. Assicura, inoltre, i servizi di assistenza su strada nell’arco delle 24 ore e gestisce un magazzino ricambi con oltre 15 mila voci in stock.

Con uno staff di 64 dipendenti, oltre a curare la commercializzazione dei veicoli di nuova fabbricazione di tutte le gamme di Iveco, si occupa anche della gestione degli usati ritirati in permuta per la vendita del nuovo.

**Nella pagina a fianco, il momento della consegna degli Stralis alla Nicolosi Trasporti nel piazzale della concessionaria Iveco Primosole Veicoli Industriali di Catania.**

**Sopra, uno dei centri logistici della Nicolosi**



**Il nuovo Trakker di Iveco e l'Iveco Astra HHD9 sono stati i protagonisti della trentesima edizione della manifestazione tedesca dedicata al mondo delle costruzioni**

# PROFESSIONISTI DEL CANTIERE

**O**ltre 530mila visitatori provenienti da 200 paesi hanno decretato il successo dell'ultima edizione del Salone internazionale delle costruzioni, del cava cantiere e delle macchine movimento terra di Monaco di Baviera (Bauma), che ha visto la massiccia presenza di Fiat Industrial con i brand Case Construction, New Holland Construction, Iveco, Iveco Astra e FPT Industrial. Alle macchine movimento terra di Case Construction è stata dedicata un'area espositiva esterna, mentre i veicoli e le attrezzature di Iveco, Iveco Astra, FPT Industrial e New Holland

Construction sono state posizionate su una superficie di oltre 2.600 m<sup>2</sup> all'interno del padiglione B5. "Fiat Industrial al servizio dei professionisti del cantiere" è stato il tema di fondo dello stand, realizzato come un vero e proprio cantiere aperto grazie all'utilizzo di materiali di impiego comune nel settore delle costruzioni. A cominciare dal perimetro dell'area espositiva, delimitato da un muro in cemento, e dalla presenza di

strutture in legno e lamiera, fino alla riproduzione di disegni tecnici sulle pareti degli uffici e dei banchi informazione ospitati all'interno di box simili a container. Al Bauma 2013, Iveco ha proposto l'intera gamma dei veicoli per missioni off-road - dal Daily 55S17 DW in versione 4x4, all'Eurocargo 80E18 K per i compiti di rifornimento del cantiere fino al nuovo Trakker - oltre a uno Stralis Hi-Way AS260S46Y/P 6x2, allestito con un'attrezzatura scarrabile per il carico e lo scarico autonomo dei materiali. Protagonisti della manifestazione tedesca sono stati il nuovo Trakker e l'Iveco Astra HHD9 per compiti heavy-heavy duty, esposto in anteprima mondiale a Monaco di Baviera. Il primo è stato proposto come trattore 4x4 AT400T45, con cabina corta Hi-Track e motorizzazione FPT Industrial Cursor 13 EEV da 450 Cv. L'Astra HHD9 adatto per gli impieghi nei bacini minerari, era, invece, in versione 8x6, con propulsore FPT Industrial Cursor 13 da 480 Cv abbinato a un cambio automatico Allison 4700 a 7 rapporti. Le soluzioni tecniche implementate su questo modello di 63 tonnellate di peso totale a terra contribuiscono ad aumentarne la robustezza, l'affidabilità e la resistenza, incrementando così anche la produttività in cantiere. Comprendono assali heavy duty Kessler con sospensioni anteriori e posteriori paraboliche rinforzate, nuovi freni a disco anteriori per un migliore angolo di sterzata e costi e tempi di manutenzione ridotti, telaio rinforzato per utilizzi ultra-gravosi, costituito da due longheroni piani e paralleli (320 x 90 x 10 mm) con il più alto momento flettente tra i veicoli sul mercato per una migliore stabilità e resistenza nelle condizioni di lavoro estreme.





# VETRINA PER HI-WAY E TRAKKER IN UK

**Gli Stralis e i nuovi Trakker da cantiere protagonisti della manifestazione inglese, insieme ai motori Euro VI di FPT Industrial**

Il mercato inglese dei camion è molto esigente, soprattutto per la grande attenzione posta dalle aziende di trasporto locali alla riduzione dei consumi e al contenimento dei costi d'esercizio dei veicoli, il Total Cost of Ownership. Due elementi che costituiscono i punti di forza dello Stralis Hi-Way e del nuovo Trakker, presentati da Iveco al Salone del veicolo industriale di Birmingham (CV Show), la principale manifestazione di settore del Regno Unito. Il Trakker esposto al Natonat Exhibition Centre era un AT340T41K in versione autotelaio 8x4 con cabina Hi-Track – a tetto basso, con zona notte - e motorizzazione Cursor da 410 Cv. È stato presentato al pubblico d'Oltremania nella livrea verde resa famosa dal team Iveco-De Rooy-Petronas, vincitore della Dakar 2012 e di sette tappe del rally Sudamericano di quest'anno. Anche il Trakker può essere equipaggiato con il sistema telematico multifunzione Iveconnect sviluppato per lo Stralis Hi-Way, vincitore del premio Truck of the Year 2013 assegnato al Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA) dello scorso anno. Nel Regno Unito, come nel resto d'Europa, i nuovi Trakker vengono proposti con motorizzazioni EEV – Enhanced Environmentally friendly Vehicle – ancora più ecologiche delle unità Euro V richieste dall'attuale normativa antinquinamento UE. Arriveranno, in seguito, i propulsori Euro VI, che adottano l'esclusivo sistema di post-trattamento Hi-eSCR, senza ricircolo dei gas di scarico, brevettato da FPT Industrial. E proprio ai motori Hi-eSCR era dedicata una parte dello stand Iveco, dove erano esposti uno Stralis Hi-Way Euro VI e un FPT Industrial Cursor 11 Euro VI da 480 Cv.

Sui nuovi Hi-Way, i miglioramenti all'aerodinamica, la tecnologia motoristica di FPT Industrial e la funzione Driving Style Evaluation di valutazione dello stile di guida del conducente, costituiscono tre elementi chiave per la riduzione dei consumi di gasolio. Fattore critico per le aziende di trasporto inglesi che, negli scorsi anni, hanno apprezzato le qualità dell'Ecostralis nel competitivo segmento dei trattori 6x2 per le combinazioni a sei assi di 44 tonnellate di peso totale. Completavano l'offerta di prodotto Iveco al CV Show un Eurocargo a telaio ribassato 120EL18/P da 12 tonnellate, per la distribuzione multidrop in aree urbane, e due Daily con la funzione Start & Stop di spegnimento automatico del motore in caso di soste prolungate nel traffico o ai semafori.





prodotto < PNEUMATICI MICHELIN



# MENO ATTRITO, MENO CONSUMI

**La casa francese modifica la denominazione delle proprie coperture e presenta le più recenti novità per la lunga distanza e per gli impieghi regionali**

**F**ar comprendere al volo ai trasportatori la destinazione d'uso degli pneumatici è l'obiettivo che si è posta Michelin nel modificare la denominazione delle proprie gamme di prodotto per autocarro. Il line-up della casa francese comprende adesso gli X-Line per i trasporti su lunghe distanze su percorsi prevalentemente

autostradali o lungo le principali vie di comunicazione, i polivalenti X-Multi, ottimizzati per spostamenti su brevi e lunghe tratte su tutti i tipi di strade, e gli X-Coach per autobus, adatti a tutte le tipologie di strade. A ciò si aggiungono gli X-Works per impieghi misti strada-fuoristrada e gli X-Force, destinati a veicoli civili e militari che si muovono su strade sterrate e su terreni sconnessi. Completano l'offerta di prodotto gli X-InCity, pensati per le missioni urbane ed extraurbane degli autobus. Nell'ambito delle coperture per autocarro a bassa resistenza al rotolamento, giunte alla quinta generazione, Michelin propone gli X-Line Energy, pensati per ridurre i consumi di carburante. Le principali caratteristiche di queste coperture, destinate alle aziende di trasporto che effettuano servizi di linea, sono l'affidabilità, l'elevata resa chilometrica con usura regolare e la costanza nel tempo delle prestazioni. Affidabilità significa maggiore resistenza trasversale sul bagnato, maggiore efficacia in frenata



su qualsiasi fondo, comfort di guida e precisione della traiettoria nell'immissione in curva. Inoltre, gli X-Line Energy mostrano una resa chilometrica incrementata fino al 20 per cento per gli pneumatici anteriori e fino al 12 per cento per quelli del rimorchio, rispetto alla precedente generazione di Energy. Le prestazioni durature si traducono in un comportamento su strada costante, anche con livelli di usura della fascia battistrada superiori al 60 per cento. Con gli X-Line Energy montati su un auto-

articolato è possibile risparmiare fino a 515 litri di carburante l'anno con una percorrenza media di 130mila chilometri nell'arco di dodici mesi. Accanto agli X-Line Energy, Michelin propone i polivalenti X-MultiWay, che

coniugano risparmio di carburante, durata, ricostruibilità della carcassa e motricità per le aziende di trasporto che operano su differenti tipologie di strade in qualsiasi condizione climatica. I Michelin X-MultiWay devono la loro polivalenza a un ventaglio di soluzioni tecniche innovative, comprese nel pacchetto Durable Technologies. Fra queste, la carcassa Energy Flex, che allunga la vita degli pneumatici e ne permette un tasso di ricostruibilità superiore al 90 per cento negli utilizzi regionali.



# NUOVO STRALIS HI-WAY



## WINNING ON THE HI-WAY

- + Hi-Technology & Telematics - touch screen con sistema di navigazione IVECONNECT e Driving Style Evaluation (DSE), lo strumento per la riduzione dei consumi.
- + Hi-Performance & Efficiency - prestazioni eccellenti senza perdere di vista i consumi e l'ecologia: EEV e Ecoswitch standard.
- + Hi-Comfort & Ergonomics - cabina progettata sulle esigenze del cliente per rendere ogni viaggio più piacevole e confortevole.
- + Hi-Reliability - ancora più affidabile grazie al 3° anno di garanzia Drive Line inclusa.\*

**Nuovo Stralis Hi-Way: Truck of the Year 2013.**

**IVECO**  
WWW.IVECO.IT

# QUESTO È UN LAVORO PER... NUOVO DAILY SUPERVAN TUO A SOLI 22.400 EURO

IVECO è un marchio di IVECO Group, un marchio di IVECO Group, un marchio di IVECO Group.  
© IVECO 2012

SOSPENSIONI PNEUMATICHE  
MOTORE 146 CV MULTIJET  
ALLESTIMENTO TOP E ESP



NUOVO DAILY  
PERFETTO PER UN SUPEREROE

- ◆ **Potente:** nuovo motore Multijet II da 146 CV con cambio a 6 marce, per avere più potenza e una riduzione dei consumi fino al 10%.
- ◆ **Versatile:** sospensioni pneumatiche, per regolare l'altezza della soglia di carico e alleggerire il tuo lavoro.
- ◆ **Accessoriato:** con cerchi in lega, ESP di ultima generazione con sistema ASR e Hill Holder. E in più, con l'allestimento TOP hai climatizzatore automatico, chiusura centralizzata, cruise control, fendinebbia cornering, predisposizione navigatore Tom Tom e sedile molleggiato lato guida.
- ◆ **Vantaggioso:** solo fino al 31 maggio ad un prezzo incredibile e leasing con anticipo zero.

DISPONIBILE ANCHE A METANO



# IVECO

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

\*Offerta valida fino al 31/05/2013 presso le concessionarie Iveco aderenti e fino ad esaurimento scorte. Valore di fornitura 22.400€ su versione SUPERVAN modello 35S15V/P 12 m<sup>3</sup> con allestimento Top, ESP, cambio manuale a 6 marce, sospensioni pneumatiche, ruota e porta-ruota di scorta, nei colori di serie. Spese pratica, Iva, trasporto e messa su strada escluse. Fogli informativi presso le concessionarie aderenti. L'immagine è a solo scopo illustrativo.