

LUGLIO-DICEMBRE 2015

Camion & Servizi

rivista dell'Autotrasporto



IL NUOVO EURO CARGO È TRUCK OF THE YEAR 2016



INTERVISTA A
**PIERRE
LAHUTTE**



PROVA NUOVO
**EURO CARGO
120E28**



AL MAGELYS
IL COACH OF
THE YEAR 2016



GUARDA
IL VIDEO



4



Tutti i segreti del Nuovo Eurocargo

Design innovativo, interni razionali, catena cinematica tecnologicamente avanzata e motorizzazioni a gas naturale ultra-ecologiche per il nuovo medio di Iveco pensato per le esigenze di trasporto di oggi e di domani



7



Un simbolo dell'Italia che vince

Nelle parole di Pierre Lahutte, Iveco Brand President, i criteri di progettazione del Nuovo Eurocargo, il suo posizionamento sul mercato e i punti qualificanti che ne fanno un camion vincente



22



Il metano liquefatto si fa strada

Inaugurata a Novi Ligure, con il rifornimento a tre Stralis Hi-Way LNG Natural Power, la seconda stazione di rifornimento italiana di gas naturale liquefatto, che apre nuove prospettive per i trasporti a lunga distanza



26



Il Busworld laurea il Magelys di Iveco Bus

Al Salone dell'autobus di Courtrai (Belgio) il Magelys di Iveco Bus si aggiudica il titolo di International Coach of the Year 2016, assegnato da una giuria di 22 giornalisti europei della stampa di settore

10 Trionfo per l'Eurocargo a Lione

32 La Barcolana di Trieste

29 Ecomondo di Rimini

38 La finale di Drive Me Challenge

42 Solutrans di Lione

Rubriche

20 Iveco nel mondo

30 Camion mio

44 Protagonisti

Fratelli Iaia
Varvarito Lavori
Autotrasporti Virgili

40 I 120 anni dello stabilimento Iveco Bus di Vysoké Mýto



DIRETTORE RESPONSABILE FRANCESCO NOVO **DIRETTORE EDITORIALE** PAOLA BRUNA **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), SIMONA RICHINO, EMANUELA DE VITA, SARA BUOSI, ALESSANDRO OITANA, MARCELLO ZANELLA, MICHELA FERRIGNO, ALESSIA MORINO, FABIO PELLEGRINELLI, DANIELE FAGGION **EDITORE** SATIZ TPM S.R.L. - CORSO TAZZOLI 215/13, 10137 TORINO **REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.G.GARRONE@GMAIL.COM **STAMPA** MEDIAGRAF SPA - NOVENTA PADOVANA (PD) **REGISTRAZIONE** TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



Q

uesto numero di *Camion&Servizi* apre con il protagonista dell'anno, il Nuovo Eurocargo, dedicandogli un ampio articolo focalizzato sulle caratteristiche tecniche e stilistiche. Il camion che piace alla città, come recita il claim del lancio, perché rispetta le persone e l'ambiente ha conquistato a Lione, in occasione del Salone biennale dei professionisti del trasporto (Solutrans), il prestigioso riconoscimento di International Truck of the Year 2016, assegnato da una giuria composta da 25 giornalisti in rappresentanza delle principali testate europee del trasporto. Il nuovo medio di Iveco è stato premiato per aver apportato il più importante contributo all'efficienza del trasporto strada-

le in termini d'innovazione tecnologica, comfort, sicurezza, guidabilità, ridotti consumi, basso impatto ambientale e costi totali di gestione. Il riconoscimento di Camion dell'anno 2016 si aggiunge al titolo di Coach of the Year 2016, da poco assegnato al Magely di Iveco Bus da un panel di 22 giornalisti specializzati. Insieme al Truck of the Year 2013 conquistato dallo Stralis Hi-Way e al Van of the Year 2015 del nuovo Daily, i due titoli di quest'anno costituiscono un poker d'assi unico. Iveco è oggi l'unico costruttore che può vantare di avere contemporaneamente in produzione quattro veicoli dell'anno. Un risultato che ribadisce l'impegno del brand nello sviluppo tecnologico, nella riduzione dei costi di gestione dei veicoli e nel trasporto sostenibile sia dal punto di vista ambientale, sia sotto il profilo della profittabilità delle aziende di settore. È un impegno a 360 gradi - come ricorda Pierre Lahutte, Iveco Brand President nell'intervista concessa a *Camion&Servizi* - che ha portato le precedenti generazioni dell'Eurocargo a imporsi sui principali mercati europei, diventando un simbolo dell'Italia che vince. Al Nuovo Eurocargo, in particolare a un 120E28 da 12 tonnellate con motorizzazione Tector 7 da 280 Cv, è dedicato il test su strada di questo numero di *Camion&Servizi*. Un numero che si occupa anche della diffusione in Italia dei carburanti alternativi al gasolio, come il gas naturale compresso (CNG) o liquefatto (LNG), un settore nel quale Iveco e Iveco Bus vantano 25 anni d'esperienza con 22mila motori prodotti e un'offerta di veicoli che copre tutti i segmenti del trasporto. Infine, ma non in ordine d'importanza, due anniversari: i quarant'anni di Iveco, nata nel 1975 dalla fusione di cinque marchi europei, Fiat Veicoli Industriali, OM, Lancia Veicoli Speciali, Unic e Magirus-Deutz con una lunga storia nella realizzazione di mezzi di trasporto, e i 120 anni d'attività dello stabilimento di Iveco Bus di Vysoké Mýto, nella Repubblica Ceca.

A tutti voi un augurio di Buon Natale e felice anno nuovo, ricco di serenità e di entusiasmo.

Buona lettura.

Paola Bruna





prodotto < NUOVO EUROCARGO



GUARDA
IL VIDEO



IL CAMION CHE PIACE ALLA CITTÀ

Design moderno ispirato alle linee del Daily, tre tipologie di abitacoli, due motorizzazioni diesel e una a CNG, dotazioni di sicurezza al top e un'offerta telematica modulare per il nuovo medio di Iveco, proclamato International Truck of the Year 2016

di Giorgio Garrone

E difficile migliorare un camion di successo che, nell'arco di 25 anni, si è imposto come modello di riferimento nel segmento dei medi. Iveco c'è riuscita con il Nuovo Eurocargo, recentemente proclamato International Truck of the Year 2016 da una giuria di 25 giornalisti della stampa specializzata, puntando su quattro elementi: la cabina innovativa dal design moderno ispirato alle linee del Nuovo Daily, due motorizzazioni diesel ed una CNG, ultra-ecologiche e risparmiose, le dotazioni di sicurezza al top nel proprio comparto e un'offerta telematica modulare, adattabile alle esigenze – e alla crescita – delle singole aziende di trasporto. Il Nuovo Eurocargo è stato sviluppato per interpretare e anticipare i grandi trend dell'economia globale. Primo fra tutti la massiccia urbanizzazione, che ha portato più della metà degli abitanti del pianeta a vivere in città. In questo scenario, il movimento delle merci verso e all'interno delle metropoli sarà sempre più un elemento chiave per sostenere le attività e gli standard di vita della popolazione residente. L'ottimizzazione dell'uso dell'energia è stata al centro del lavoro di ricerca e sviluppo del nuovo veicolo. Lo testimonia il duplice impegno di Iveco sia per la riduzione dei consumi dei tradizionali motori diesel sia per promuovere l'uso dei combustibili alternativi, come il gas naturale compresso (CNG), un settore in cui il costruttore italiano è leader di mercato in Europa. Oltre alla sostenibilità ambientale, l'obiettivo di Iveco è stato quello di garantire alle aziende di trasporto la sostenibilità del business, con contenuti costi totali d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership), elevata affidabilità e riduzione dei tempi di fermo-macchina.

IL FAMILY FEELING DEL DAILY

Il design del Nuovo Eurocargo s'ispira ai commerciali leggeri della gamma Daily. A cominciare dal marcato andamento a V del frontale, dalle linee continue e dallo sviluppo orizzontale delle forme, che accentuano la sensazione di solidità, conferendo al veicolo un look city-friendly, adatto a un camion da distribuzione urbana. All'esterno hanno subito interventi stilistici la griglia frontale, i deflettori di flusso laterali, il paraurti in cui è alloggiato il radar del sistema d'aiuto alle frenate d'emergenza (AEBS) e i gruppi ottici anteriori, che integrano le luci diurne a LED e i fari allo Xeno (che sono un optional). Il logo Iveco resta il solo protagonista del frontale, mentre il nome Eurocargo si sposta sulle portiere. La marcatura laterale si allinea ai nuovi stilemi, che prevedono l'indicazione della massa totale a terra in quintali e della potenza in cavalli. Le nuove linee dell'abitacolo, che coniugano estetica e funzionalità, consentono una riduzione del 2% del coefficiente di resistenza aerodinamica (Cx) rispetto al modello precedente, contribuendo così, insieme all'allestimento, all'abbattimento dei consumi di carburante in ambito extraurbano e autostradale. Per il Nuovo Eurocargo sono disponibili tre tipologie di cabine: corta a tetto basso (MLC), lunga con padiglione di altezza standard o rialzato (MLL) e doppia (MLD) per il trasporto di una squadra di addetti, oltre al conducente. È previsto un solo gradino d'accesso per i veicoli di massa totale a terra da 6,2 a 12 tonnellate e due per i modelli da 12 a 18 tonnellate. All'interno, la cabina del Nuovo Eurocargo trasmette una sensazione di spaziosità e di libertà di movimento. Il passaggio dal posto guida al lato passeggero – fattore



IL MEDIO DI SUCCESSO MADE IN BRESCIA

Il Nuovo Eurocargo nasce nello stabilimento Iveco di Brescia che è stato la sede dell'OM, nata come Fabbrica Automobili Roberto Züst nel 1903, diventata poi OM nel 1928 e acquisita dalla Fiat nel 1968. Il sito produttivo, dove vengono costruiti tutti i modelli del nuovo veicolo inclusi quelli a trazione integrale e i mezzi speciali per i Vigili del fuoco, è stato scelto nel 1991 per avviare la produzione della prima generazione dell'Eurocargo. Lo stabilimento, che ha una capacità produttiva installata di 25 mila camion l'anno, si estende su un'area di 676 mila metri quadri, di cui 300 mila coperti e occupa 2.100 addetti. Ristrutturato nel 2008 secondo i dettami del World Class Manufacturing (WCM), il modello integrato di organizzazione introdotto dal gruppo Fiat nei propri stabilimenti, il sito produttivo di Brescia ha conseguito nel 2010 il livello Bronze e, quest'anno, il Silver Level. Il WCM coinvolge tutti gli aspetti legati alla produzione: dalla gestione delle problematiche ambientali e di sicurezza sul lavoro, alla manutenzione, fino alla logistica con particolare attenzione all'eliminazione degli sprechi. La metodologia ha come obiettivo l'ottimizzazione dei risultati attraverso il miglioramento continuo dei processi e della qualità del prodotto, il controllo e la progressiva riduzione dei costi di produzione, la flessibilità di risposta alle esigenze del mercato e il coinvolgimento e la motivazione di tutti gli addetti. L'Eurocargo, erede dell'OM Lupetto e della gamma Zeta, è stato progettato nella seconda metà degli anni '80 insieme ai pesanti delle gamme Eurotech, Eurostar ed Eurotrakker. La prima generazione del medio di Iveco ha esordito sul mercato nel 1991 aggiudicandosi, nel 1992, il titolo di Truck of the Year assegnato da una giuria di giornalisti internazionali della stampa specializzata. Nel 1999 vengono introdotte le versioni a telaio ribassato EL mentre, nel 2001, compaiono le motorizzazioni Tector a quattro e sei cilindri in linea. È del 2003 la nuova cabina disegnata da Bertone seguita, nel 2006, dai propulsori Euro IV ed Euro V. Le altre tappe salienti nella storia venticinquennale dell'Eurocargo riguardano il restyling della cabina (2008) e l'adozione delle motorizzazioni Euro VI, basate sulla tecnologia Hi-SCR di FPT Industrial, senza sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR).



essenziale per la produttività nelle missioni multi-drop di distribuzione urbana - è facilitato dall'andamento lineare della plancia e dal limitato ingombro del tunnel motore. Il volante, che ingloba lateralmente i pulsanti per la gestione dei dispositivi audio e del collegamento Bluetooth per il telefono cellulare, è stato rinnovato con un nuovo design ergonomico e nuovi materiali di rivestimento. Nuovi sono anche i comandi del climatizzatore, dei gruppi ottici e del cambio, sia nella versione a innesto manuale sia nella variante automatizzata. La plancia è stata plasmata in funzione delle esigenze della connettività. E', infatti, possibile personalizzare la zona al centro del parabrezza adiacente alla telecamera del dispositivo d'avviso di abbandono della corsia di marcia (LDWS) con un supporto per uno smartphone. Nello stesso punto sono previste prese USB per la ricarica dei dispositivi elettronici. Al centro della plancia può essere installato, come optional, il display touchscreen DriverLinc per la gestione integrata dei servizi telematici di base e avanzati (per tutti occorre avere a bordo il Telematics Box Iveco UTP). Questi ultimi spaziano dalla scelta dei percorsi (navigazione) alla ricezione degli ordini di lavoro, fino alla registrazione digitale della firma nelle fasi di ritiro e di consegna delle merci. Il DriverLinc offre anche la funzione Driver Coach che aiuta il conducente, in tempo reale, a migliorare il proprio stile di guida in funzione della riduzione dei consumi e dei costi d'esercizio del veicolo (TCO). Il Driver Coach prende in esame 13 parametri che comprendono, fra l'altro, le modalità di accelerazione e di cambiata e l'utilizzo dei sistemi di frenatura ausiliari al posto dell'impianto frenante di servizio. La scelta della piattaforma Android garantisce al DriverLinc aggiornamenti frequenti e

un ampio ventaglio di personalizzazioni. Un altro elemento distintivo del Nuovo Eurocargo è rappresentato dal modulo centrale office, disponibile sui modelli con due posti in cabina. Dotato di una capacità di 20 litri, il modulo può ospitare un personal computer, un tablet o altri dispositivi elettronici (ricaricabili mediante due connettori USB aggiuntivi) e i documenti di viaggio. Ribaltando il piano superiore si ottiene un'ampia superficie di lavoro, illuminata da una lampada orientabile a LED.

MOTORI ULTRA-ECOLOGICI A GASOLIO E A METANO

Le principali novità tecniche introdotte sul Nuovo Eurocargo riguardano la catena cinematica, con due motorizzazioni diesel a 4 e 6 cilindri, rispettivamente di 4,5 (Tector 5) e 6,7 litri (Tector 7), ed una a gas naturale compresso (CNG) di 5,9 litri di cilindrata. I Tector 5 hanno potenze di 160, 190 e 210 Cv, mentre i Tector 7 sono offerti con tarature di 220, 250, 280 e 320 Cv. Le coppie dei motori a 4 cilindri variano da 680 a 750 Nm, mentre quelle dei 6 cilindri oscillano da 800 a 1.100 Nm. Tutte le motorizzazioni diesel montate sul Nuovo Eurocargo fanno a meno del sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR). Questa soluzione, basata sulla tecnologia HI-SCR brevettata da FPT Industrial, offre molteplici vantaggi dal punto di vista dell'efficienza, dei ridotti consumi di gasolio (poiché la rigenerazione del filtro anti-particolato è solo passiva), della durata del filtro stesso, della compattezza d'installazione e del peso contenuto del motore e dei dispositivi di post-trattamento. L'HI-SCR è l'unico sistema di controllo delle emissioni che non altera il processo di combustione, poiché immette nei cilindri aria non mescolata

PARLA PIERRE LAHUTTE, IVECO BRAND PRESIDENT

Il lancio sul mercato di un nuovo veicolo, con i primi giudizi degli operatori del trasporto, dei clienti consolidati e di quelli potenziali, dei dealer e della stampa specializzata, è un momento cruciale per un costruttore di veicoli industriali. Lo è ancora di più se, come nel caso del Nuovo Eurocargo, i precedenti modelli hanno rappresentato, dal 1991 a oggi, il punto di riferimento nel segmento dei medi con quote commerciali superiori al 30 per cento a livello europeo e prossime al 70 per cento in Italia. Per capire cosa rappresenta per Iveco il nuovo camion, quali ne sono i punti qualificanti e quali prospettive di mercato si aprono per la casa italiana, *Camion&Servizi* ha intervistato Pierre Lahutte, Iveco Brand President.

C&S: *Cosa significa l'Eurocargo per Iveco?*

Lahutte: Sin dai primi anni '90 l'Eurocargo è stato fra i primi in classifica nel proprio segmento in Europa. Grazie ai suoi contenuti tecnologici si è affermato in Francia, Germania, Regno Unito e nei paesi del Nord Europa. Oggi, nel comparto dei medi, vale circa un terzo del mercato europeo. È un prodotto di cui non solo Iveco, ma tutta l'Italia deve essere orgogliosa. Iveco è un pezzo dell'Italia che vince, come dice il claim della campagna di lancio del Nuovo Daily.

C&S: *Quali sono stati i criteri di progettazione del nuovo veicolo?*

Lahutte: Il Nuovo Eurocargo è stato progettato guardando al futuro. In quest'ottica, interpreta i mega-trend dell'economia globale, come l'urbanizzazione. Già oggi, oltre il 50 per cento degli abitanti della Terra vive nelle città. E questa frazione continua a crescere. Il movimento delle merci verso e all'interno delle metropoli sarà sempre più il fattore chiave per sostenere il flusso commerciale e il nostro stesso tenore di vita. Per rendere tutto ciò sostenibile trasporto e tecnologia devono andare di pari passo. L'ottimizzazione dell'uso dell'energia è al centro della nostra ricerca. Lavoriamo sia per ridurre il consumo dei diesel tradizionali, sia per promuovere l'uso di carburanti alternativi. Lo dimostra il fatto che Iveco è leader europeo nelle alimen-

tazioni a gas naturale compresso e offre la più vasta gamma di veicoli commerciali con motorizzazioni a metano e a LNG. Può, inoltre, vantare il più ampio parco circolante in Europa, con 8.500 furgoni e camion e 5.500 bus equipaggiati con propulsori a gas naturale.

C&S: *Ma oltre alla sostenibilità ambientale, occorre garantire quella del business delle aziende di trasporto..*

Lahutte: Esatto. In questo contesto, i principali driver di prodotto sono il costo totale d'esercizio (TCO), l'affidabilità e la riduzione dei tempi di fermo-macchina. Ma c'è di più. La crescente domanda di benessere e sicurezza abbraccia anche il mondo del trasporto. Perciò, i nostri veicoli di nuova generazione sono sempre più sicuri e confortevoli e contribuiscono all'evoluzione verso uno stile di guida più razionale e consapevole. Inoltre, grazie ai nuovi dispositivi telematici di bordo, i nostri camion stanno diventando truck intelligenti che interagiscono con i sistemi di gestione delle flotte e con quelli di controllo del traffico. In sintesi, nel concepire e progettare il Nuovo Eurocargo ci siamo concentrati sulle sfide specifiche che i veicoli del segmento medio devono affrontare oggi e in futuro.

C&S: *Quali, in particolare?*

Lahutte: Il trasporto merci

si basa, sempre di più, su un modello di distribuzione a raggruppata, che abbina mezzi pesanti per il lungo raggio a camion più piccoli per il trasporto urbano. In questo scenario, i veicoli medi offrono il servizio dell'ultimo chilometro. Sono quelli che ritirano le merci da un magazzino d'interscambio e le portano in centro città. Per questo abbiamo sviluppato un Eurocargo ancora più adatto alle missioni urbane: dalla distribuzione ai servizi municipali. Un veicolo con soluzioni tecnologiche a 360° per rendere più produttivo il lavoro del camion e semplificare quello del conducente. Ma, soprattutto, un mezzo che soddisfa appieno le esigenze del trasporto contemporaneo: efficienza, manovrabilità e sostenibilità. È un camion che piace alla città.





con i gas di scarico. Ciò significa che la temperatura di combustione è maggiore e la percentuale di particolato generata dal propulsore così bassa che non è necessaria una rigenerazione attiva del DPF. Non occorre, quindi, iniettare gasolio per promuovere la combustione del particolato in eccesso. Gli ossidi d'azoto (NOx) vengono abbattuti dal catalizzatore selettivo SCR del sistema di post trattamento, al cui interno è possibile raggiungere un'efficienza di conversione di circa il 97%. Il sistema di after-treatment dei Tector Euro VI prevede un catalizzatore ossidante (DOC) e un filtro anti-particolato (DPF) passivo. A valle del DPF si trovano, in sequenza, il dosatore dell'urea, il condotto di miscelazione a elevata turbolenza e il catalizzatore SCR e un ultimo catalizzatore - CUC, Clean-up catalyst - che elimina gli eventuali residui d'ammoniaca.

PIÙ TECNOLOGIA, MENO CONSUMI

Per fare dell'Eurocargò 'il camion che piace alla città', come recita il claim del lancio, Iveco si è concentrata sulle missioni urbane del veicolo, con un'attenzione particolare alla sostenibilità e alle ridotte emissioni in rapporto al carico utile. Per raggiungere questi obiettivi, sono state sviluppate due nuove motorizzazioni a 4 cilindri da 160 e 190 Cv, progettate appositamente per l'impiego in ambiente urbano. Grazie ai nuovi pistoni, ai nuovi iniettori e a un nuovo turbocompressore a risposta rapida, il rapporto di compressione è passato da 17:1 a 18:1. Ne ha beneficiato l'erogazione di coppia, migliorata dell'8% nelle tipiche condizioni d'utilizzo urbane, cioè con un regime motore appena al di sopra dei 1200 giri/minuto. La coppia massima dei due motori è ora rispettivamente a 680 e 700 Nm, mentre la potenza massima viene sviluppata a 2.200 giri/min. invece che a 2.500 giri/min. In questo modo, si può sfruttare meglio la coppia più elevata ai bassi regimi, ottenendo una risposta più rapida in accelerazione e in ripresa. Tutto ciò si traduce in una migliore guidabilità, in un risparmio di carburante e, quindi, in minori emissioni di anidride carbonica (CO₂). Oltre a ciò, il nuovo Eurocargò offre un pacchetto innovativo per ridurre ulteriormente i consumi. Comprende, per il Tector 5, strategie di cambiata 'eco', una ventola intelligente

che si disinserisce quando non è richiesto lo smaltimento del calore e lubrificanti a bassa viscosità per la riduzione degli attriti del motore (l'olio consigliato è il Petronas Urania FE LS 5W-30) e del ponte.

In abbinamento con i cambi automatizzati, per contenere i consumi di gasolio, Iveco ha introdotto nuove funzionalità. L'EcoSwitch, che mantiene più a lungo l'ultima marcia e limita le scalate, e l'EcoRoll, disponibile sulle trasmissioni a 12 rapporti, che sfrutta l'inerzia del veicolo in discesa. Con queste soluzioni, l'aumento di efficienza - in termini di abbattimento dei dispendi di carburante - nei confronti dell'Eurocargò Euro VI standard è mediamente del 5%, e può raggiungere l'8% nelle missioni di distribuzione urbana multi-drop, con significativi vantaggi sia sotto il profilo dei costi totali d'esercizio, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale. Un Fuel Economy Package simile è stato sviluppato anche per i motori Tector 7 a 6 cilindri. Anche in questo caso, il miglioramento è particolarmente significativo nell'utilizzo urbano (-4,5%) e consente di registrare riduzioni del 2,2% sui tratti extraurbani e autostradali. Oltre alle motorizzazioni diesel, il Nuovo Eurocargò è disponibile nella versione super-ecologica Natural Power con propulsore Tector 6 da 210 Cv (e 750 Nm di coppia), alimentato a gas naturale compresso (CNG). Grazie alla riprogettazione delle bobine di accensione, della valvola di blow-by, dei pistoni e degli anelli di tenuta, sono stati ottenuti significativi risultati in termini di efficienza, emissioni e manutenzione. Già compatibile con i limiti di emissione Euro VI step C, l'Eurocargò Natural Power può entrare liberamente nelle zone a traffico limitato dei centri urbani. Molteplici sono i vantaggi offerti dall'alimentazione a metano, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale sia sotto il profilo economico. La propulsione a gas naturale rappresenta la soluzione tecnica più efficiente per risolvere i problemi legati all'inquinamento (incluso quello acustico) nelle aree urbane e si pone con l'unica vera alternativa al gasolio. Dal punto di vista delle emissioni, il gas naturale è un combustibile estremamente pulito, poiché produce il 10% di CO₂, il 35% di ossidi di azoto (NOx) e il 95% di particolato in meno rispetto a un diesel tradizionale.

Sotto, un motore Tector 5 Euro VI a quattro cilindri. A fianco, la plancia del Nuovo Eurocargò



SICUREZZA A 360 GRADI

Al centro del rinnovamento dell'Eurocargo c'è la sicurezza per il conducente, per il veicolo, per il carico e per gli altri utenti della strada. Il nuovo modello è dotato di airbag integrato nel volante. L'attenzione si è però concentrata soprattutto sui dispositivi elettronici per l'assistenza alla guida. A cominciare dal Lane Departure Warning System (LDWS) che avvisa il conducente, mediante un allarme acustico, quando il veicolo sta per abbandonare la corsia di marcia senza l'azionamento degli indicatori di direzione. Oltre all'Enhanced Vehicle Stability Control (EVSC) per il controllo della dinamica di marcia - dispositivo di sicurezza standard su tutte le versioni dalle 12 alle 18 tonnellate - il nuovo Eurocargo è dotato di serie, per i modelli oltre le 8 ton, dell'Advanced Emergency Braking System (AEBS). L'AEBS misura, mediante un radar

frontale, la distanza dal veicolo che precede, calcola il tempo di un'eventuale collisione e lancia un doppio segnale d'allarme prima di azionare automaticamente il freno motore e l'impianto frenante di servizio. Sul nuovo medio di Iveco è disponibile anche l'Adaptive Cruise Control (ACC) che adegua in automatico, cioè senza nessun intervento da parte del conducente, la velocità del camion mantenendo la distanza di sicurezza dal veicolo che lo precede sulla stessa corsia di marcia. Per farlo utilizza lo stesso radar dell'AEBS (con una portata di 120 metri). In caso di pericolo di collisione, l'ACC interviene automaticamente prima riducendo la coppia, poi azionando il freno motore e, infine, agendo sui freni di servizio. Per migliorare la visibilità e la sicurezza di marcia sono state adottate di serie luci diurne DRL, Daytime Running Lights - a LED. A richiesta, sono disponibili anche i fari allo Xenon.

I GIUDIZI DI CHI L'HA PROVATO

In occasione dell'introduzione sul mercato del Nuovo Eurocargo, lo storico stabilimento di Brescia, dove sono nate tutte le generazioni del medio di Iveco dal 1991 a oggi, ha ospitato un evento speciale dedicato alle flotte. Così i titolari delle aziende di trasporto e i responsabili del parco-veicoli hanno potuto testare su strada il nuovo modello, scegliendo il camion più vicino alle proprie esigenze operative - per peso totale a terra, motorizzazione, cambio e allestimento - fra i numerosi Eurocargo da dimostrazione disponibili sul piazzale. Camon&Servizi ne ha approfittato per raccogliere le impressioni a caldo di alcuni dei protagonisti dell'evento. "In azienda - ha affermato Silvia Rizzi, Transport manager di Liquigas - abbiamo circa 200 camion allestiti con cisterne - in prevalenza Eurocargo 160 e 180 di 16 o 18 tonnellate di massa totale a terra - adibiti alla distribuzione secondaria di GPL dai nostri terminal agli utilizzatori finali, con percorrenze medie attorno ai 50 mila chilometri l'anno su itinerari molto variegati per tipologie di strade e profilo altimetrico. Siamo rimasti fedeli negli anni al marchio nazionale per due ragioni di fondo: la qualità del prodotto, che ha soddisfatto appieno le esigenze operative aziendali, e la rete di assistenza capillare di Iveco. Fattore, quest'ultimo, di cruciale importanza per chi, come noi, opera in tutta Italia e deve poter contare, per garantire le consegne ai clienti finali, su tempi di depannaggio ultra-rapidi in caso d'avaria". Cosa si aspetta dal Nuovo Eurocargo? Quali sono state le sue prime impressioni dopo la guida? "Sicuramente - ha continuato Silvia Rizzi - ci interessano le soluzioni messe a punto da Iveco per la riduzione dei consumi e le motorizzazioni a gas naturale compresso (CNG). Il 7,5 tonnellate con cambio a sei marce testato su un percorso misto urbano-extraurbano si è dimostrato molto confortevole. Buona anche la visibilità offerta dalla cabina, caratteristica importan-

te per un medio da distribuzione, che deve sapersi muovere in città e su itinerari, a volte, impegnativi". L'AMSA, Azienda Milanese Servizi Ambientali, ha accumulato una lunga esperienza operativa con le diverse generazioni dell'Eurocargo, allestite con spazzatrici o con compattatori per la raccolta e il trasporto dei rifiuti solidi urbani. "Sono veicoli - ha affermato Mauro Colombo, Responsabile Ingegneria e manutenzione automezzi del parco AMSA - che hanno dimostrato negli anni la propria validità, lavorando a Milano in condizioni particolarmente gravose, con basse velocità commerciali - non più di 3-4 km l'ora per le spazzatrici - e frequenti stop&go, poiché i punti di raccolta dei rifiuti distano fra loro solo alcune decine di metri. Sono, quindi, camion con chilometraggi annui contenuti, ma con un elevato numero di ore di lavoro del motore, utilizzato sia per la trazione sia per il funzionamento dell'attrezzatura. Per questa ragione gli interventi manutentivi - effettuati, in media, ogni 600 ore di attività operativa - sono scadenzati secondo tempi di funzionamento del propulsore".

Quali aspetti del Nuovo Eurocargo l'hanno maggiormente incuriosita? La catena cinematografica?

Alcuni modelli dell'offerta di prodotto?

"La versione a metano - ha proseguito Colombo - è particolarmente interessante, poiché rappresenta la soluzione ideale per le grandi città. E, come AMSA, abbiamo puntato da tempo sul gas naturale compresso, realizzando due stazioni di rifornimento interne. Una macchina interessante per il settore ambientale è il modello a tre assi, che ha una cabina di facile accesso, ingombri contenuti adatti alla città e un buon rapporto fra tara e portata".

Sopra, Silvia Rizzi, Transport manager di Liquigas. A fianco, Mauro Colombo, Responsabile ingegneria e manutenzione automezzi del parco AMSA, Azienda Milanese Servizi Ambientali





È POKER D'ASSI

Il nuovo Eurocargo eletto International Truck of the Year 2016 al Salone del trasporto (Solutrans) di Lione da una giuria di 25 giornalisti delle principali testate europee di settore.

È il quarto successo per Iveco negli ultimi quattro anni

di Sara Buosi

Dopo lo Stralis Hi-Way, eletto International Truck of the Year 2013, il Daily, proclamato International Van of the Year 2015, e il Magelys di Iveco Bus, che ha conquistato il titolo di International Coach of the Year 2016, l'Oscar del 'Camion dell'anno 2016', è andato al Nuovo Eurocargo, il truck che piace alla città. Il prestigioso riconoscimento, il quarto vinto dalla casa italiana negli ultimi quattro anni, ribadisce l'impegno del brand nello sviluppo tecnologico, nella riduzione dei costi totali di esercizio (TCO – Total Cost of Ownership) e nel trasporto sostenibile. Il premio

International Truck of the Year 2016 è stato assegnato all'Eurocargo da una giuria composta da 25 giornalisti in rappresentanza delle principali testate europee specializzate nel settore dei veicoli industriali. Il medio di Iveco è stato scelto dalla giuria per aver apportato 'il più grande contributo all'efficienza del trasporto stradale secondo importanti criteri quali l'innovazione tecnologica, il comfort, la sicurezza, la maneggevolezza, i ridotti consumi, l'impatto ambientale e il costo totale di gestione (TCO)'. L'esito del voto è stato annunciato al Solutrans, il salone biennale dei professionisti del trasporto stradale e urbano, svoltosi a Lione in Francia. Pierre Lahutte, Iveco Brand President, in occasione

della cena di gala presso la Camera di commercio di Lione, ricevendo il premio da Gianenrico Griffini, presidente della giuria dell'International Truck of the Year, ha dichiarato: "Siamo molto orgogliosi del riconoscimento ottenuto dal nuovo Eurocargo, il camion che piace alla città, perché rispetta le persone e l'ambiente. Abbiamo davanti a noi l'ultima generazione del veicolo che, con mezzo milione di unità vendute in tutto il mondo, vanta da anni una posizione di leadership in Europa nel segmento dei medi. Negli ultimi quattro anni abbiamo conseguito il più alto riconoscimento in tutte le categorie: è un record assoluto. Siamo l'unico produttore di veicoli industriali e autobus ad avere attualmente in produzione 4 "veicoli dell'anno": un forte riconoscimento degli investimenti che il brand ha effettuato nel rinnovamento della gamma di prodotto e della nostra leadership tecnologica, come dimostrato dall'esclusivo sistema HI-SCR senza ricircolo dei gas di scarico". Il nuovo Eurocargo è, infatti, l'unico veicolo della sua categoria a soddisfare gli standard di emissioni previsti dalla normativa Euro VI, adottando un solo dispositivo di post-trattamento dei gas, cioè la tecnologia HI-SCR con filtro anti-particolato (DPF) a rigenerazione passiva. È l'unico sistema di abbattimento delle emissioni che non altera il processo di combustione, poiché immette nel motore solo aria non miscelata con gas combustibili. I motori Tector 5 e Tector 7 dell'Eurocargo sono ottimizzati per operare nelle condizioni tipiche delle missioni urbane, mentre il nuovo turbocompressore permette al veicolo di rispondere prontamente in accelerazione e in ripresa, garantendo un risparmio di carburante fino all'8%. Grazie alla leadership di Iveco nel settore del gas naturale, il Nuovo Eurocargo è disponibile anche in versione 'super ecologica', con propulsore alimentato a gas naturale compresso (CNG), che garantisce sostenibilità ambientale ed economia d'esercizio. Il

Il premio è assegnato al veicolo che ha fornito il maggior contributo al miglioramento dell'efficienza del trasporto su strada

Tector CNG di 6 litri di cilindrata da 210 Cv offre molteplici vantaggi in termini di efficienza di ridotte emissioni. Il veicolo, già oggi conforme ai requisiti stabiliti dalla normativa antinquinamento Euro VI step C obbligatoria dalla fine del prossimo anno, può entrare nelle zone a traffico limitato dei centri urbani per portare a termine missioni di distribuzione multi-drop. L'elevata silenziosità del motore a gas permette, inoltre, all'Eurocargo Natural Power di operare durante ore notturne sia per la raccolta dei rifiuti sia per la consegna delle merci in aree densamente popolate. Le caratteristiche innovative della driveline sono fra le principali motivazioni del premio assegnato dalla giuria al medio di Iveco. I giornalisti del Truck of the Year hanno particolarmente apprezzato le soluzioni per migliorare l'efficienza energetica dei motori, le strategie di cambiata 'eco' e la funzionalità Eco-roll, disponibili in abbinamento con i cambi automatizzati, che consentono significativi risparmi di carburante. Lodati anche il design della cabina, caratterizzato da linee a prevalente sviluppo

orizzontale adatte a un camion da distribuzione, e gli interni che fanno del Nuovo Eurocargo un vero e proprio ufficio in movimento, connesso con smartphone, tablet, o sistemi telematici avanzati per la gestione delle flotte. Gianenrico Griffini, Presidente dell'International Truck of the Year, ha così commentato il voto della giuria: 'Iveco ha presentato un nuovo camion del segmento dei medi che innalza ulteriormente gli standard in un settore estremamente competitivo nel quale Eurocargo costituisce il principale punto di riferimento da 25 anni'.

Nella pagina a fianco: Pierre Lahutte, Iveco Brand President, con tre dipendenti del plant di Brescia (Francesco Cutaio, Vito Rania, Luciano Rossato). Sotto, il Nuovo Eurocargo, durante una missione di distribuzione in ambito urbano





DOLCE VIAGGIARE

Provata fra Torino e Aosta la versione da 12 ton del Nuovo Eurocarga, con motore da 280 Cv e cambio automatizzato a 12 marce. Elevato comfort di guida, motore performante e passaggi di rapporto fluidi e impercettibili

di Paola Bruna



Dopo il debutto ufficiale sul mercato, avvenuto a metà settembre nello storico stabilimento Iveco di Brescia dove sono costruiti tutti i veicoli della gamma media, per il Nuovo Eurocargo è arrivato il momento degli esami. *Camion&Servizi* l'ha, infatti, messo alla prova in condizioni di pieno carico su un percorso misto fra Torino e la Valle d'Aosta, testando uno dei modelli di punta dell'offerta di prodotto, il 120E28/P di 12 tonnellate di massa totale a terra. La mission simulata dal veicolo è quella tipica di distribuzione regionale, con tratti stradali a volte impegnativi, alternati da itinerari autostradali scorrevoli e veloci. Il modello in prova, dotato di sospensioni pneumatiche posteriori (le anteriori sono a balestre paraboliche), ha una catena cinematica basata sui sei cilindri in linea Tector 7 da 280 Cv di 6,7 litri di cilindrata, abbinato al cambio automatizzato ZF Astronic 12AS1210 a 12 marce. Il rapporto al ponte è di 1:4,11, adatto per la circonferenza di rotolamento degli pneumatici 245/70 caletati su cerchi da 19,5 pollici.

SPAZIO, RAZIONALITÀ ED ERGONOMIA

Le prime impressioni, accedendo al posto guida del Nuovo Eurocargo 120E28, sono di razionalità, ergonomia e libertà di movimento. Ergonomici sono il volante con airbag integrato, dotato di pulsantiere laterali per la gestione dei dispositivi audio e del collegamento Bluetooth, i tre tasti (collocati sulla plancia) d'attivazione del cambio automatizzato e i comandi del climatizzatore. Razionale e intuitivo il cluster strumenti che prevede, oltre ai tradizionali indicatori analogici (tachimetro, contagiri, livello del carburante e temperatura del liquido di raffreddamento), un display digitale centrale. Su quest'ultimo sono riportate, fra l'altro, la marcia innestata e la modalità prescelta per il funzionamento della catena cinematica (Eco, per il risparmio di carburante) o Power quando si desidera privilegiare le prestazioni). A ciò si aggiunge, se si utilizza il sistema di controllo adattativo della velocità di crociera (Acc), l'indicazione dell'incremento massimo di velocità (rispetto al valore fissato dal conducente), per sfruttare l'inerzia del veicolo sui percorsi ondulati mediante la funzione EcoRoll di messa in folle del cambio. Ergonomica e razionale è anche la leva multifunzione sul lato destro della colonna dello sterzo, che serve per settare la velocità di crociera, per ripristinarla e per attivare il freno motore e il retarder. All'interno del nuovo abitacolo (a tre posti sul veicolo del test), la plancia dall'andamento lineare e il limitato



ingombro del tunnel motore facilitano gli spostamenti da un lato all'altro del veicolo, fattore di rilevante importanza nelle missioni di distribuzione multi-drop in ambito urbano. Con la configurazione a due sedili è possibile montare al centro della cabina il modulo office di 20 litri di capacità, dotato di piano di lavoro ribaltabile con luce di lettura, di due connettori USB e di numerosi vani portaoggetti per computer, tablet e i documenti di viaggio. Ben posizionati e di generose dimensioni sono gli specchi retrovisori che, insieme ai montanti anteriori della cabina di limitato ingombro, assicurano un ampio campo visivo attorno al veicolo. Il camion in prova è dotato dei più avanzati sistemi di sicurezza. A partire dal dispositivo d'avviso di abbandono non intenzionale (cioè senza l'attivazione degli indicatori di direzione) della corsia di marcia (LDWS, Lane Departure Warning System), quello di controllo della stabilità (EVSC, Electronic Vehicle Stability Control), di aiuto alle partenze in salita (Hill Holder) e del sistema per le frenate automatiche d'emergenza (AEBS, Advanced Emergency Braking System). Quest'ultimo interviene in modo autonomo in caso di imminente pericolo di collisione con un altro veicolo lo posto sulla stessa corsia di marcia, agendo



Sopra, una fase del test sulle strade della Valle d'Aosta. Nella pagina a fianco, dall'alto in basso, il motore Tector 7 di 6,7 litri di cilindrata, il sistema di post-trattamento dei gas e una panoramica dell'abitacolo

sull'impianto frenante per ridurre la velocità ed evitare l'impatto. Il 120E28/P del test monta, inoltre, l'Adaptive Cruise Control (ACC) – il dispositivo di controllo adattativo della velocità di crociera - che, mediante un radar frontale, adegua la velocità del mezzo a quella del veicolo che lo precede. Per attivare l'ACC è sufficiente premere un pulsante collocato sulla plancia, facilmente raggiungibile dal conducente, dopo aver fissato la velocità del camion mediante i pulsanti d'estremità sulla leva multifunzione posta sulla destra della colonna dello sterzo. Il Nuovo Eurocargo testato da Camion&Servizi monta anche, al cento della plancia in prossimità della telecamera del Lane Departure Warning System (LDWS), il display DriverLinc, che permette una comunicazione strutturata fra il conducente e il responsabile della flotta fornendo, oltre alla funzione di navigazione, servizi avanzati per la gestione degli ordini di lavoro, per la registrazione digitale della firma durante il ritiro o la consegna delle merci. Il DriverLinc, attraverso la funzionalità Driver Coach, fornisce anche al conducente un feedback in tempo reale su come migliorare il proprio stile di guida in funzione della riduzione dei consumi. Lo fa prendendo in esame 13 parametri di guida economica e predittiva che riguardano, fra l'altro, le modalità di accelerazione e di utilizzo del freno motore o del retarder al posto dell'impianto frenante di servizio.

ECO E POWER, LE DUE ANIME DEL TECTOR 7

Il 120E28/P monta il sei cilindri in linea Tector 7 di 6,7 litri, tarato a 280 Cv, con una coppia massima di 1.000 Nm nell'intervallo fra 1.250 e 1.950 giri/minuto. Il propulsore è caratterizzato dalle medesime dimensioni di alesaggio e corsa (104 x 132 millimetri) dell'altra motorizzazione offerta sul Nuovo Eurocargo, il Tector 5 a quattro cilindri. Il Tector 7 è dotato di 4 valvole per cilindro (due di aspirazione e due di scarico) e di un sistema d'iniezione common rail, in grado di generare una pressione massima di polverizzazione del gasolio di 1.600 bar. Il common rail permette, inoltre, di suddividere in più fasi il processo d'immissione del gasolio nei cilindri sia per ridurre la rumorosità, sia per tenere sotto controllo la formazione degli inquinanti. La sovralimentazione è basata un turbo a geometria fissa, con valvola di sovrappressione wastegate. L'assenza, come per le motorizzazioni della gamma pesante, del dispositivo di parziale ricircolo dei gas di scarico (EGR) offre molteplici vantaggi. Consente, infatti, di non alterare il processo di combustione, che è ottimizzato in funzione della riduzione dei consumi, di semplificare il layout del propulsore e di contenerne il peso, poiché mancano lo scambiatore dell'EGR e altri componenti, e di non richiedere l'incremento della superficie del radiatore frontale per disperdere il maggior

carico termico. Un altro beneficio della soluzione senza EGR riguarda il processo di rigenerazione del filtro antiparticolato, che è solo passivo e che, quindi, non richiede immissione di gasolio per promuovere la combustione dei residui trattenuti dall'elemento filtrante. Sui Tector 7, come sui Tector 5, l'abbattimento degli ossidi d'azoto (NOx) è affidata esclusivamente al sistema di post-trattamento. Quest'ultimo è basato su un catalizzatore SCR, che utilizza una soluzione di acqua demineralizzata e urea al 33 per cento (AdBlue) per convertire le emissioni di NOx generate dalla combustione in azoto e vapore acqueo. La tecnologia Hi-SCR, brevettata da FPT Industrial, prevede un sistema di dosaggio adattativo dell'urea e un condotto a elevata turbolenza, termicamente isolato, per consentire una distribuzione omogenea dell'AdBlue nel flusso dei gas di scarico. L'attivazione del sistema SCR avviene a temperature attorno ai 230°C, con un'efficienza di conversione degli ossidi d'azoto superiore al 95 per cento in tutte le condizioni operative del veicolo. Oltre al dispositivo SCR, il sistema di post-trattamento prevede un catalizzatore ossidante (DOC), un filtro anti-particolato (DPF) a rigenerazione solo passiva e un ultimo catalizzatore per eliminare l'ammoniaca in eccesso. Sul 120E28/P in prova il Tector 7 è abbinato al cambio automatizzato ZF 12AS1210 a 12 rapporti, che permette passaggi marcia fluidi e quasi inavvertibili da chi è alla guida sia sui percorsi autostradali, sia su quelli stradali più impegnativi. Per questi ultimi è possibile modificare la strategia di cambiata, passando dalla modalità risparmiata Eco (attivata di default al momento dell'accensione del motore) alla funzionalità Power, che privilegia le performance con cambi di rapporto a regimi più elevati. Per portare a termine questa operazione è sufficiente agire sul pulsante Eco collocato sul cruscotto, sul lato destro del volante. Per i motori Tector 7, analogamente ai quattro cilindri della famiglia Tector 5, è stato messo a punto un pacchetto Fuel Economy per la riduzione dei consumi. Comprende una ventola di raffreddamento elettromagnetica a due velocità, che può essere connessa o disconnessa secondo le esigenze di dispersione del calore, lubrificanti a bassa viscosità sia per il propulsore (5W-30) sia per il differenziale e le funzioni EcoSwitch ed EcoRoll dei cambi automatizzati. L'EcoSwitch riprogramma la logica di cambiata per ridurre i dispendi di gasolio, mentre l'EcoRoll gestisce in automatico il disinserimento del cambio (mandando il regime motore a circa 500 giri/minuto) per sfruttare l'inerzia del veicolo sui percorsi ondulati. Con il pacchetto Fuel Economy si ottengono riduzioni medie dei consumi del 2,2 per cento rispetto ai precedenti modelli con motorizzazioni Tector 7 Euro VI di analoga potenza.





UNA VITA DA PROTAGONISTA

Quarant'anni d'attività e 150 d'esperienza a fianco dei clienti per un brand con un DNA internazionale e una presenza radicata in tutto mondo. Una storia di successi e di riconoscimenti per veicoli diventati un benchmark nel settore automotive

di Giorgio Garrone

Iveco festeggia quest'anno i quarant'anni d'attività e i 150 d'esperienza a fianco dei clienti, che caratterizzano le cinque società, tre italiane, una francese e una tedesca – Fiat Veicoli Industriali, OM, Lancia Veicoli Speciali, Unic e Magirus-Deutz – da cui è nata nel 1975. Sono stati quattro decenni di profonde trasformazioni, di crescita tecnologica e commerciale e di successi in Italia e all'estero, seguendo il filo conduttore del DNA internazionale delle aziende fondatrici. Oggi Iveco è parte di CNH Industrial, leader globale nel settore dei beni strumentali, che raggruppa 12 brand attivi nella produzione di veicoli commerciali, di motori per applicazioni automotive e non, di macchine movimento terra, di mezzi per l'agricoltura, con 64 siti produttivi in Europa, Cina, Australia, Argentina, Brasile e Africa, 49 centri di ricerca, strutture commerciali in 190 paesi del mondo e investimenti in ricerca e sviluppo di 1,1 miliardi di dollari l'anno. Alla soglia dei quarant'anni Iveco continua a rinnovarsi e si prepara a un altro capitolo della propria storia, sintetizzato dal nuovo pay-off aziendale, 'Iveco, il tuo partner per un trasporto sostenibile'. Lo fa puntando su quattro valori: l'innovazione tecnologica, la sostenibilità, la riduzione dei costi di gestione (TCO, Total Cost of Ownership), sulla quale si gioca il presente e il futuro delle aziende di trasporto, e la partnership con i clienti. Innovazione, sostenibilità e controllo dei costi hanno trovato riscontri puntuali nei numerosi riconoscimenti internazionali assegnati, quest'anno e in passato, dalla stampa specializzata ai modelli di punta delle gamme di Iveco e Iveco Bus. È il caso del Nuovo Eurocargo, proclamato International Truck of the Year 2016, per la funzionalità e il design dell'abitacolo, per le caratteristiche innovative della catena cinematica pensate per il risparmio di carburante e per la disponibilità di motorizzazioni ultra-ecologiche a gas naturale, che anticipano le esigenze di mobilità a basso impatto ambientale nelle grandi aree urbane. Efficienza e riduzione dei costi sono menzionati anche nelle motivazioni del premio International Coach of the Year 2016, recentemente assegnato al Magelys Euro VI di Iveco Bus da una giuria di 22 giornalisti delle più importanti testate europee del trasporto collettivo. Questi riconoscimenti pongono l'accento sulle eccellenze di Iveco in campo motoristico. Nel settore dei die-

sel tradizionali, l'esclusiva tecnologia Hi-SCR priva di ricircolo dei gas di scarico applicata con successo, grazie alle sinergie di CNH Industrial, a oltre 500mila motori montati su veicoli commerciali e industriali, autobus, macchine movimento terra e mezzi per l'agricoltura. Nel comparto delle trazioni alternative al gasolio, l'eccellenza è rappresentata dalle motorizzazioni a gas naturale compresso e liquefatto. Sono due campi nei quali Iveco ha maturato in 25 anni una leadership tecnologica, testimoniata dalle oltre 22mila unità a gas commercializzate e dai 14mila veicoli circolanti – di cui 8.500 truck e 5.500 autobus – che hanno accumulato 1 miliardo di chilometri su strada.

UNA STORIA DI SUCCESSO DAL 1975 A OGGI

L'atto di nascita di Iveco, acronimo di Industrial Vehicles Corporation, è firmato nel 1975 da Bruno Beccaria, ingegnere laureatosi al Politecnico di Milano, che unifica cinque marchi storici europei: Fiat Veicoli Industriali, OM, Lancia Veicoli Speciali, Unic e Magirus-Deutz. Nel 1978 arriva sul mercato la prima generazione del Daily, il commerciale con la struttura da piccolo camion che rappresenta una delle eccellenze di Iveco, conosciuto anche come Grinta anche se commercializzato con il marchio OM. Il nuovo veicolo propone soluzioni innovative, come le sospensioni anteriori a ruote indipendenti, il telaio a longheroni e la trazione posteriore. Sempre nel 1978 debuttano i pesanti della gamma T, con motorizzazioni a 8 o 10 cilindri a V, e nel 1984 è la volta dei Turbostar – 190.33, 190.36 e 190.42, appositamente concepiti per il lungo raggio. Il modello più prestazionale della gamma, il 190.48 Turbostar arriva sul mercato nel 1992, seguito dai Turbotech per i collegamenti sulle medie distanze. Entrambi i modelli rimangono in produzione fino al 1994, quando vengono sostituiti dalle nuove serie Eurotech ed Eurostar. Il 1991 è un'altra data particolarmente significativa nella storia di Iveco. Nasce, infatti, a Brescia l'Eurocargo, camion del segmento medio, che si aggiudica immediatamente il titolo di International Truck of the Year 1992, seguito dall'Eurotech che conquista lo stesso riconoscimento l'anno successivo. Nel 1999 è la volta della seconda generazione del Daily (la



terza serie, se si considera l'aggiornamento del 1989) equipaggiata con motori turbodiesel di 2,3 e 2,8 litri e sistema d'iniezione common rail. Nel 2002, Iveco rinnova la gamma pesante, introducendo sul mercato lo Stralis con cabina Active Space, che sostituisce l'Eurostar per le missioni di trasporto su lunghe distanze. E proprio lo Stralis si aggiudica il titolo di Truck of the Year 2003, bissando poi il successo nel 2013 con la generazione successiva, l'Hi-Way Euro VI. Gli altri riconoscimenti internazionali – il Van of the Year 2015 per il Nuovo Daily e il Truck of the Year 2016 per l'Eurocargo – sono storia di oggi. Per i festeggiamenti dei quarant'anni di Iveco è stato creato il sito www.iveco40.com, disponibile in 14

lingue. L'iniziativa permette a tutti gli appassionati di celebrare l'anniversario inviando una propria foto o un video che racconti una storia collegata al brand. Ogni settimana viene scelta la foto migliore che sarà inserita in virtual book tutto dedicato all'evento. Al compleanno di Iveco è stato, inoltre, dedicato un video – disponibile su YouTube all'indirizzo <https://youtu.be/XwSoJzxHoVs> - che racconta, attraverso una suddivisione in decenni, tutte le tappe fondamentali della storia di Iveco tra lanci di veicoli, innovazioni tecnologiche e le importanti sponsorizzazioni che, inevitabilmente, sono diventate parte della storia dei veicoli commerciali non solo in Europa, ma in tutto il mondo.



SOTTO IL SEGNO DELL'EURO C

Il nuovo medio di Iveco è stato il protagonista della manifestazione dedicata al mondo dell'autotrasporto svoltasi sul circuito di Formula 1 dell'Autodromo Nazionale di Monza

di Paola Bruna

Quasi dodicimila partecipanti e 3 mila prove di camion e veicoli commerciali leggeri hanno caratterizzato la tre giorni di Truck & Van Emotion, la manifestazione dedicata al mondo dell'autotrasporto svoltasi all'Autodromo Nazionale di Monza. Un evento che ha visto come protagonista il Nuovo Eurocargo recentemente lanciato sul mercato, proposto in diverse configurazioni sullo stand di Iveco, insieme ai commerciali della gamma Daily e ai pesanti della serie Stralis.

Al nuovo veicolo del segmento medio, il camion che piace alla città per i suoi bassi consumi e le ridotte emissioni, partner ideale delle missioni di trasporto in ambito urbano, è stata dedicata un'area espositiva di 200 metri quadri. Il Nuovo Eurocargo era

presente con tre modelli, 120E22/P, 120E28/P e 75E19/P fra i quali il mitico 'Scheggia', protagonista della nuova campagna pubblicitaria della Barilla, esposto in occasione della prima edizione di Food'n'Motion, l'evento focalizzato sulla distribuzione e la logistica degli alimenti, inserito all'interno della manifestazione Truck & Van Emotion. Tra gli altri veicoli esposti erano presenti due Stralis: un AS440S50T/P, equipaggiato con motore Cursor 13 da 500 Cv, dotato di una speciale livrea per celebrare i 40 anni di Iveco, e un AT440S33T/P con propulsore Cursor 8 a gas naturale LNG, stivato allo stato liquido in un serbatoio criogenico da 560 litri e, allo stato gassoso, in 4 serbatoi da 70 litri. La versione LNG dello Stralis ha un'autonomia di oltre 750 chilometri, il che ne consente l'impiego anche sulle medie e lunghe distanze. Nell'ambito della manifestazione Van Emotion, dedicata ai veicoli commerciali leggeri, erano esposti due Daily:



IVECO E BARILLA: L'ECCELLENZA ITALIANA IN VIAGGIO

Il nuovo Eurocargo si è presentato al Truck & Van Emotion di Monza da vero protagonista, proponendosi anche con la livrea di "Scheggia", star del nuovo spot televisivo della Barilla, il camion che trasporta a casa di tutti la pasta del gruppo alimentare italiano. Sotto la regia del premio Oscar Gabriele Salvatores lo spot, primo di una serie, racconta il viaggio dell'autotrasportatore Marcello, alias Pierfrancesco Favino, che, a bordo del suo fidato compagno di lavoro "Scheggia", cioè del Nuovo Eurocargo di Iveco, consegna la pasta Barilla, percorrendo ogni giorno le strade d'Italia. "Proprio come recita l'autista Marcello nello spot "Oggi è un gran giorno" anche per Iveco - ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President. Siamo di lieti di presentare sui mercati internazionali il nostro nuovo veicolo, l'Eurocargo, che è già stato scelto da una grandissima azienda come la Barilla, in qualità di co-protagonista della nuova campagna di comunicazione. Questo connubio tra Iveco e Barilla è, ancora una volta, la dimostrazione dell'Italia che vince, a testimoniare il successo tutto italiano di due grandi lanci: il nuovo Eurocargo e la pasta Barilla". Il primo spot, che s'intitola "La partenza", è ambientato negli stabilimenti Barilla, proprio a simboleggiare l'inizio del nuovo viaggio. Comacchio e le sue valli fanno da sfondo al secondo spot. Il filo rosso di tutti gli episodi del sequel è proprio l'Eurocargo che trasporta un carico speciale, la nuova pasta, resa ancora più buona da una nuova combinazione d'ingredienti di base. L'Eurocargo-Scheggia, il camion che piace alla città e ai suoi abitanti, porta i prodotti Barilla entrando nelle case delle persone con un design sorridente e rassicurante, quasi a rappresentare un fedele amico che non deluderà mai l'autista Marcello. Al termine dello spot, attraverso un packshot animato, Scheggia-Eurocargo diventa una confezione di spaghetti n°5, a simboleggiare la perfetta fusione d'intenti tra due grandi brand italiani, due eccellenze che si rinnovano in continuazione per essere sempre più vicine alle esigenze della propria clientela.

ARGO

un furgone 35S15 V e un cabinato 35C14N, con motorizzazione gas naturale compresso. E' stato inoltre proposto ai visitatori, sempre per la gamma Daily, il cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti, utilizzato anche in campo automobilistico. All'interno dei box Iveco, gli appassionati delle auto sportive hanno potuto ammirare il design futuristico di un'Alfa Romeo 4C spider. I test drive, scaglionati nell'arco dei tre giorni della manifestazione, si sono svolti sulla pista junior dell'Autodromo per i truck mentre il tracciato di Formula 1 è stato dedicato alle prove dei commerciali leggeri. Oltre al Nuovo Eurocargo 220E32/P, i visitatori hanno avuto l'opportunità di provare uno Stralis AS440S50T/P, equipaggiato con motore Cursor 13 da 500 Cv, e uno Stralis CNG AT440S33T/P. Per la gamma leggera, il pubblico si è cimentato in pista con un Daily Hi-Matic 35S21 V, apprezzando così le caratteristiche del cambio automatico a 8 rapporti, e con un furgone CNG 35S14N V/P con volumetria di carico di 12 m³ e motore da 3 litri a metano da 136 Cv, con coppia massima di 350 Nm. La presenza dei veicoli a gas naturale compresso, una tecnologia in cui Iveco è leader di mercato in Europa, ha voluto ribadire l'impegno della Casa italiana per un trasporto sostenibile e rispettoso dell'ambiente.





NOVITÀ DA TUTTA EUROPA

Gli Stralis mietono successi di vendita nel Regno Unito, in Germania e in Spagna, mentre un lotto di Daily Hi-Matic è stato scelto dalle poste svedesi per la consegna della corrispondenza. Un premio speciale per il concept Vision

Le novità di questa puntata della rubrica Iveco nel mondo, che riporta le notizie provenienti dalla galassia CNH Industrial, riguardano, prima di tutto, i successi di vendita degli Stralis in alcuni importanti mercati europei, come Regno Unito, Germania e Spagna. Sempre in Germania, il concept Iveco Vision, presentato all'ultima edizione del Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA), è stato premiato dalla rivista Transport per il miglior approccio integrato alle esigenze urbane del futuro. Infine, un'altra notizia, che riguarda il successo del Daily Hi-Matic con le poste svedesi. Queste ultime, infatti, hanno deciso di puntare sui furgoni con cambio automatico del leggero di Iveco per la distribuzione della corrispondenza in varie regioni del Paese.

REGNO UNITO - DIECI STRALIS PER LA FLOTTA DELLA LES SMITH HAULAGE

Dieci Stralis con cambio automatizzato EuroTronic – quattro trattori Hi-Way 6x2 AS440S46TX/P e sei cabinati 4x2 Hi-Road AT190S31/P – sono stati consegnati alla Les Smith Haulage, azienda di trasporto basata a Swindon (Wiltshire) nel sud-ovest dell'Inghilterra. Vanno a potenziare una flotta di 31 veicoli impegnata nella movimentazione di diverse tipologie di merci in tutto il Regno Unito. I trattori, equipaggiati con propulsore Cursor 11 Euro VI da 460 Cv, sono dotati del pacchetto Fuel Efficiency Pack (FEP), con sistema di gestione dell'olio motore, lubrificante a bassa viscosità 0W-20 e funzione Eco-Roll di messa in folle del cambio per sfruttare l'energia cinetica accumulata, studiato per ridurre i consumi di carburante e i costi totali di gestione – TCO, Total Cost of Ownership. “Molteplici sono le ragioni che ci hanno spinto a

scegliere i camion di Iveco - ha spiegato Tony Smith, Direttore dell'azienda britannica. Prima di tutto, lavoriamo con il brand italiano da molti anni con risultati positivi, anche sotto il profilo dei costi di gestione. E con la tecnologia Hi-SCR, priva di ricircolo dei gas di scarico (EGR), i veicoli si dimostrano affidabili ed efficienti".

SVEZIA - LE POSTE SCELGONO I DAILY HI-MATIC

Sessanta Daily dotati cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti sono stati acquisiti dalle poste svedesi - Post Nord Sverige - per la distribuzione della corrispondenza e dei pacchi in diverse zone del paese. La fornitura riguarda furgoni 35S13 di 3,5 tonnellate di massa totale a terra a gomma singola posteriore, con vano di carico di 16 metri cubi, dotati di motorizzazione da 130 Cv. Tutti i veicoli sono personalizzati con scaffali ripiegabili, fissati alle pareti del comparto merci. I nuovi Daily sono coperti da un contratto di manutenzione S-Life, scelto fra i pacchetti assistenziali modulari dell'offerta Elements.

GERMANIA - DOPPIO SUCCESSO DI IVECO, CON IL CONCEPT VISION E CON 45 HI-WAY CONSEGNATI ALLA HAMMER DI AQUISGRANA

L'impegno di Iveco per il trasporto sostenibile è stato riconosciuto dall'"Europäischer Transportpreis für Nachhaltigkeit 2016", il premio promosso dalla rivista tedesca "Transport", edita da Huss-Medien, conferito al concept "Iveco Vision" per il migliore approccio integrato alle esigenze urbane del futuro. Il Vision" rappresenta un ulteriore passo in avanti in questa direzione. Coniuga, infatti, sostenibilità, sicurezza, ergonomia e soluzioni di guida future: una trazione puramente elettrica a zero emissioni e rumorosità contenuta nelle aree densamente abitate, unitamente a una catena cinematica ibrida per le missioni extra-urbane, con una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂ fino al 25%. La divisione del flusso di energia tra elettrico e termico è controllata da un algoritmo attraverso un ripartitore, sviluppato internamente, che offre numerose possibilità in termini di architettura della trazione. Il secondo successo del brand italiano in Germania riguarda la fornitura di 45 Stralis Hi-Way al gruppo di trasporto e logistica Hammer di Aachen (Aquisgrana). L'azienda tedesca, che ha circa 800 addetti, offre servizi di logistica in 25 paesi, con un fatturato globale di 135 milioni di euro. La fornitura comprende 28 trattori AS440S48T/P e 17 autotelai 6x2 a sospensioni pneumatiche integrali - AS260S48Y/FS-CM - con terzo assale sterzante per la movimentazione di casse mobili da 7,15 e 7,45 m. Per entrambi i lotti la motorizzazione prescelta è da 480 Cv.

SPAGNA - LOGICA ARANDA SCEGLIE GLI HI-WAY DA 460 CV

Cinque Stralis Hi-Way AS 440S46T/P con motorizzazione Cursor 11 da 460 Cv sono recentemente entrati a far parte della flotta della Logica Aranda, azienda di trasporto e di logistica spagnola di Aranda de Duero (Burgos). L'azienda, che opera da oltre 30 anni a livello nazionale e internazionale nei settori della movimentazione di prodotti alimentari, di farmaci, di cosmetici e di componenti dedicati al comparto automotive, ha una flotta di circa 100 veicoli. 'Gli Iveco Stralis - ha dichiarato Jose Luis Olivella, Responsabile dell'azienda - s'inseriscono alla perfezione nella nostra flotta. Nei test che abbiamo effettuato hanno dimostrato, infatti, di soddisfare i nostri standard in termini di qualità, redditività e livello di servizio'.





IL LIQUEFATTO SI FA STRADA

Inaugurata a Novi Ligure (Alessandria), con un pieno a tre Iveco Stralis LNG Natural Power, la seconda stazione di rifornimento italiana di gas naturale liquefatto realizzata dallo specialista Ham Italia. Le altre novità nel campo dell'LNG per il trasporto pesante di Simona Richino



Sono stati tre Stralis Hi-Road LNG Natural Power a inaugurare la seconda stazione di rifornimento italiana di gas naturale liquefatto (LNG) per mezzi di trasporto pesanti della Ratti Carburanti realizzata da Ham Italia, entrata recentemente in servizio a Novi Ligure (Alessandria). L'impianto si aggiunge a quello di Piacenza, operativo dallo scorso anno. La stazione di rifornimento è situata in prossimità dell'uscita autostradale di Novi Ligure, nodo strategico per le tratte verso il nord e il centro Italia e dal nostro paese verso la Francia e la Spagna. Alla cerimonia d'inaugurazione, che si è svolta alla presenza di numerose autorità, della stampa specializzata e degli addetti ai lavori, erano presenti - tra gli altri - Vincenzo Zezza, in rappresentanza del Ministero dello Sviluppo Economico, il Sindaco di Novi Ligure, Rocchino Muliere, e Mihai Radu Daderlat, Business Director Iveco Mercato Italia. Nel contesto comunitario europeo (progetto LNG Blue Corridors, inserito nel 7° Programma quadro della UE), che pone l'attenzione sullo sviluppo delle infrastrutture per le trazioni alternative al gasolio, e alla luce della recente elaborazione della Strategia Nazionale sul gas naturale lique-



fatto da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, l'inaugurazione della seconda stazione di rifornimento LNG in Italia rappresenta un passo strategico significativo per la diffusione dei veicoli commerciali e industriali alimentati con questo combustibile. L'autonomia operativa è un fattore fondamentale per i veicoli a

Nella pagina a fianco, uno Stralis Natural Power della LC3 si appresta a fare rifornimento di metano liquefatto presso la nuova stazione LNG di Novi Ligure. Sopra, l'inaugurazione ufficiale dell'impianto

PRESENTATO A ROMA IL PIANO PER IL METANO LIQUEFATTO

Iveco, leader europeo nella costruzione di veicoli a trazione alternativa, ha sponsorizzato la Terza conferenza sul gas naturale liquefatto (GNL) e la prima edizione della fiera GNL, svoltesi recentemente a Roma. L'evento, intitolato 'Methanizing the Mediterranean Area', ha visto la partecipazione di numerosi rappresentanti delle Istituzioni italiane - tra cui il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - e internazionali, nonché delle associazioni di categoria e di aziende attive nell'impiego del gas naturale liquefatto nel settore dei trasporti nell'Area Euro-Mediterranea. La conferenza è stata un'importante occasione di confronto e di dibattito sul tema dello sviluppo delle infrastrutture per i carburanti alternativi. Il Ministero dello Sviluppo Economico Italiano ha presentato la prima bozza del documento intitolato "Strategia Nazionale GNL". La relazione tocca gli aspetti normativi, tecnici ed economici, nonché quelli attinenti alla sicurezza e all'impatto sociale legati all'utilizzo del gas naturale liquefatto nei trasporti marittimi e su strada, limitatamente al trasporto pesante. Iveco, consapevole del ruolo chiave del metano liquefatto come combustibile ecologico ed economicamente competitivo per il settore del trasporto su gomma, ha partecipato alla manifestazione di Roma con l'intervento di Clement Chandon, Heavy Line Gas Business Development per l'area EMEA (Europa, Africa e Medio Oriente). 'Sostenibilità economica e ambientale - ha aggiunto Michele Ziosi, Responsabile delle Relazioni Istituzionali di Europa, Africa e Medio Oriente di CNH Industrial - sono le chiavi del successo delle soluzioni tecnologiche per la mobilità di oggi e del futuro. Il gas naturale, come carburante sia in forma gassosa sia in forma liquefatta, nel quale Iveco crede e investe fin dal 1996, concilia entrambe le caratteristiche. Sarebbe proprio che questa scelta tecnologica stia anticipando iniziative strategiche europee, come la Direttiva Europea per lo sviluppo delle infrastrutture dei carburanti alternativi, ora in fase di recepimento nei Paesi dell'UE, e le iniziative nazionali come il Piano strategico per la diffusione del gas naturale liquefatto promosso dal Ministero dello Sviluppo Economico Italiano. Entrambe le iniziative saranno fondamentali per la diffusione di questo carburante strategico nel mercato dei trasporti e sono in linea con le strategie d'azione approvate al G20 di Brisbane in cui le più avanzate economie mondiali hanno confermato il loro impegno ad aumentare la fornitura e l'utilizzo di biocombustibili e di gas naturale al fine di ridurre maggiormente l'impatto ambientale dei veicoli pesanti". Con 25 anni di esperienza nel campo dei carburanti alternativi e oltre 22 mila motori prodotti, Iveco offre oggi la più ampia gamma di veicoli industriali con motorizzazioni CNG del mercato. L'offerta di prodotto spazia dai commerciali leggeri per le consegne in città (Daily), ai camion dei segmenti medio e pesante per la distribuzione urbana o regionale (Eurocargo e Stralis), fino agli autobus per il trasporto urbano (Urbanway).



Sopra, una fase del rifornimento di metano liquefatto presso l'impianto recentemente inaugurato a Novi Ligure. Sotto, i due Stralis LNG consegnati alla Rainbow di Piacenza

gas naturale impegnati in missioni di media-lunga percorrenza. Un'esigenza pienamente soddisfatta dagli Stralis Natural Power con motorizzazione LNG che raggiungono un'autonomia di oltre 750 chilometri fra due rifornimenti successivi. I trattori AT440S33T/P LNG, nella configurazione standard, sono equipaggiati con 4 serbatoi a gas naturale compresso (CNG) da 70 litri e con un serbatoio criogenico di metano liquefatto da 525 litri. Il gas naturale è immagazzinato allo stato liquido alla temperatura di -125 °C e alla pressione di 9 bar e, prima di essere iniettato in camera di combustione per formare una miscela in proporzioni

stechiometriche con l'aria, viene convertito allo stato gassoso. I vantaggi dell'utilizzo dei veicoli a gas naturale sono molteplici, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale sia sotto il profilo della profittabilità per le aziende di trasporto.

L'impiego di camion LNG permette, infatti, di ridurre le emissioni veicolari di CO₂ dal 10% fino al 100%, in caso di utilizzo di bio-metano ottenuto dalla fermentazione delle bio-masse. A ciò si aggiunge l'abbattimento medio della rumorosità di 5 Decibel rispetto alle versioni diesel caratteristica, questa, che rende i veicoli a metano liquefatto particolarmente adatti alle missioni di raccolta rifiuti e di distribuzione notturna in ambito urbano. Infine, il vantaggio economico in termini di riduzione dei costi totali di gestione (TCO), che può arrivare fino al 10 per cento (rispetto a un diesel tradizionale) a causa del minor costo del carburante alla pompa. Iveco è leader europeo nel settore dei veicoli alimentati a gas naturale. In particolare, sono oltre 400 i mezzi a metano liquefatto già operativi sui mercati europei, principalmente in Spagna e nei Paesi Bassi, in cui la rete di distribuzione è già sviluppata.

DUE STRALIS LNG PER LA RAINBOW DI PIACENZA

Aumenta il numero di aziende di trasporto italiane che scelgono il metano liquefatto (LNG) come combustibile alternativo al gasolio per i propri veicoli. Ne è un esempio, la recente fornitura di due Stralis Hi-Road LNG Euro VI alla Rainbow, una società di Piacenza che, grazie a un'esperienza più che trentennale acquisita trasporto intermodale, è diventata un punto di riferimento per la movimentazione delle merci e per le attività di logistica delle più importanti catene di retail a livello mondiale. Gli Stralis Natural Power AT440S33T/P alimentati a gas naturale liquefatto (LNG) consegnati all'azienda piacentina sono equipaggiati con Cursor 8 C-LNG Euro VI di FPT Industrial da 330 Cv. Hanno un serbatoio criogenico LNG da 525 litri e 4 serbatoi per il gas naturale compresso (CNG) da 70 litri che permettono un'autonomia complessiva di oltre 750 chilometri, consentendo così il loro impiego anche sulle medie e lunghe distanze. Dal punto di vista della sostenibilità economica, il risparmio complessivo del costo totale di esercizio (TCO, Total Cost of Ownership) di un veicolo LNG è oltre al 10%. Il gas naturale ha, infatti, un prezzo alla pompa decisamente inferiore rispetto al gasolio (fino al 40% in meno), il che consente una sensibile riduzione del costo del combustibile, che rappresenta la voce più importante del TCO. La flotta della Rainbow, composta da oltre quaranta veicoli e da circa trecento rimorchi, è impiegata quotidianamente in attività di trasporto intermodale, gestite attraverso i depositi di Piacenza e Concorezzo (Monza-Brianza) e i due uffici-traffico situati a Piacenza e presso il porto di Genova Voltri. La decisione di scegliere l'innovativa tecnologia LNG dei veicoli Iveco s'inserisce in un ampio programma varato dalla Rainbow per ridurre costantemente il proprio impatto ambientale e per abbattere i costi totali d'esercizio (TCO). Alla cerimonia di consegna erano presenti, Mihai Radu Daderlat, General Manager Iveco Mercato Italia, Luigi Bernardi, titolare di Rainbow e Andrea e Stefano Repetti, titolari della Concessionaria Iveco Centro Riparazioni Piacentino che ha gestito la trattativa. L'attenzione e la ricerca continua alle nuove tecnologie hanno permesso a Iveco di essere leader europeo nel settore dei combustibili alternativi diventando così, come recita in nuovo pay-off del brand, 'il partner ideale per un trasporto sostenibile'.





eventi-SALONE DEL CAMPER DI DÜSSELDORF

VACANZE, IN LIBERTÀ

Alla manifestazione tedesca dedicata al mondo del caravanning, che ha battuto quest'anno tutti i record di visitatori, brillano le stelle del Daily Hi-Matic e del Nuovo Eurocargo presentato in anteprima a Düsseldorf

Sempre più grande, più ricco di novità, di espositori (sono stati 590, provenienti da 29 paesi) e affollato di visitatori (ne sono arrivati oltre 202mila, metà dei quali con l'intenzione di fare acquisti), il Caravan Salon di Düsseldorf, appuntamento irrinunciabile per chi ruota attorno al mondo del caravanning, ha chiuso quest'anno i battenti con cifre da record. Fra i protagonisti della manifestazione tedesca che maggiormente hanno attirato l'attenzione degli appassionati, il Nuovo Daily Hi-Matic, dotato di cambio automatico a otto rapporti, e il Nuovo Eurocargo. Le doti insite nel DNA del Nuovo Daily ne fanno la base ideale per un camper o per un motorhome. Un mezzo all'avanguardia da tutti i punti di vista: dalla comodità alla tecnologia, dalla potenza al rispetto per l'ambiente, passando per la robustezza e l'affidabilità, che assicurano vacanze tranquille agli appassionati del caravanning. La tecnologia motoristica Iveco garantisce una potenza e un'elasticità dei motori ai vertici della categoria. L'offerta complessiva di motorizzazioni del Nuovo Daily Camper, disponibile anche in versione 4x4, comprende propulsori di 2,3 o 3 litri di cilindrata con potenze da 106 a 205 cv e coppia massima disponibile a partire da 1.400 giri al minuto, costante per un ampio range di funzionamento, e valori record fino a 470 Nm. I motori sono abbinati al nuovo cambio automatico ZF Hi-Matic a otto rapporti, che permette passaggi marcia in meno di 200 millisecondi. Sono disponibili due modalità di cambiata: Eco, per enfatizzare il comfort, e Power per privilegiare le prestazioni. La trazione posteriore con sistema di antipattinamento in accelerazione (ASR) standard e il bloccaggio del differenziale a richiesta, offrono la massima motricità, soprattutto in condizioni di scarsa aderenza. Queste caratteristiche sono particolarmente apprezzate sui camper che presentano un baricentro più arretrato. Elevato il livello di comfort offerto dal Daily anche durante viaggi più lunghi. La posizione ergonomica dei comandi e del sedile con un elevato numero di regolazioni, l'inclinazione del volante (45 mm di regolazione longitudinale) di diametro ridotto per

un'impostazione di guida automobilistica, il nuovo quadro strumenti migliorato per garantire la massima visibilità, riducono l'affaticamento del guidatore, favorendone la concentrazione. Grazie alla visibilità anteriore e posteriore, garantita l'ampio parabrezza e dagli specchi retrovisori muniti di grandangolo, chi guida può farlo in totale sicurezza, anche con motorhome di generose dimensioni. Tra le soluzioni infotelematiche figurano l'autoradio con comandi al volante che permette telefonate in vivavoce con la connessione Bluetooth e di ascoltare musica MP3 attraverso il lettore CD o una presa USB. Il comfort di marcia è assicurato anche dalla tecnologia delle sospensioni: sull'assale anteriore sono di tipo Quad-leaf con molla a balestra trasversale per i modelli 35S (a ruota singola) e 35C (ruota gemellata), mentre la soluzione Quad-tor con barra di torsione è adottata sui 50C, 65C e 70C. Posteriormente, ci sono paraboliche rinforzate o, a richiesta, pneumatiche con controllo elettronico dell'assetto per assorbire le vibrazioni, garantendo così silenziosità e stabilità di marcia anche nei passaggi più impegnativi.

DEBUTA IL NUOVO EUROCARGO

L'altro protagonista del Salone di Düsseldorf è stato il Nuovo Eurocargo, presentato in anteprima al Caravan Salon. La versione camper del camion che piace alla città neo vincitore dell'International Truck of the Year 2016, si rivolge a una clientela sofisticata, a chi vuole una vera e propria casa viaggiante, con caratteristiche di comfort e di abitabilità al vertice della categoria. Due le motorizzazioni proposte: Tector 5 a quattro cilindri di 4,5 litri e Tector 7 a sei cilindri in linea di 6,7 litri. Quest'ultimo, offerto con tarature da 217 Cv a 280 Cv. In entrambi i casi, il cambio è l'automatizzato Eurotronic a 6 o a 12 rapporti (per le versioni di peso totale da 15 tonnellate e oltre), che rende la guida piacevole e rilassante. La disponibilità delle sospensioni pneumatiche integrali a controllo elettronico offre molteplici vantaggi in termini di comfort e di stabilità, soprattutto quando si viaggia con una sovrastruttura di notevoli dimensioni e di baricentro elevato.

IL MAGELYS BATTE TUTTI

Al Busworld 2015 il Magelys di Iveco Bus proclamato International Coach of the Year 2016 da una giuria di 22 giornalisti delle principali testate di settore europee. Gli altri veicoli delle gamme Daily, Urbanway e Crossway presenti sullo stand di Sara Buosi

Se il Magelys, eletto International Coach of the Year 2016, è stato la star dell'edizione 2015 del Salone Busworld di Courtrai, la parte dei comprimari è toccata agli altri 'gioielli' di Iveco Bus: dal Daily minibus all'Urbanway, al Crossway. Sei i modelli proposti sullo stand di Iveco Bus, esteso su un'area di 1.200 m²: un Magelys in versione Lounge con la livrea degli All Blacks, la squadra di rugby neozelandese, due Crossway Line da 13 metri (uno con pianale standard e uno low entry), un Urbanway nella variante BHNS (autobus ad alto livello di servizio) e, infine, due Daily, uno in versione Tourys con l'innovativo cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti, e un Electric a trazione totalmente elettrica. A ciò si sono aggiunti altri sei veicoli – un Magelys, due Crossway un Urbanway CNG e due Daily minibus – un Line CNG e un Tourys - collocati nell'area esterna a disposizione degli operatori per eventuali test.

QUATTRO TEMI PRINCIPALI

La presenza di Iveco Bus al Salone di Courtrai è stata centrata su quattro temi. Prima di tutto la mobilità sostenibile, associata alle esclusive tecnologie delle motorizzazioni Iveco, che coniugano elevate prestazioni e tutela dell'ambiente, come accade per i diesel Euro VI con l'esclusiva soluzione Hi-SCR, per i motori a gas (CNG) e per le catene cinematiche full-hybrid con funzione "Stop & Go" o totalmente elettriche. In secondo luogo l'elevato valore aggiunto che caratterizza tutti i veicoli della gamma,

dalla personalizzazione BHNS dell'Urbanway, alla nuova versione Lounge "alto di gamma" del Magelys, al nuovo cambio automatico a 8 rapporti Hi-Matic per il Daily Minibus. Il terzo tema è stato l'ottimizzazione dei costi d'esercizio dei mezzi (TCO, Total Cost of Ownership), attraverso l'offerta di soluzioni specifiche che spaziano dalla riduzione della tara al prolungamento degli intervalli di manutenzione, fino agli affinamenti aerodinamici volti alla riduzione dei consumi di carburante. Infine, ma non in ordine d'importanza, la valorizzazione della vittoria del Magelys, eletto International Coach of the Year 2016. Un riconoscimento che costituisce un'ulteriore dimostrazione che il veicolo possiede tutte le qualità necessarie per rispondere alle nuove esigenze delle linee regionali e internazionali, offrendo comfort di altissimo livello ai passeggeri, nonché una redditività elevata agli operatori del trasporto pubblico.

A COURTRAI DEBUTA LA VERSIONE LOUNGE

Il Busworld è stato l'occasione per la presentazione della versione full optional Lounge del Magelys. Basata sullo standard della variante Pro, la Lounge beneficia di una serie di equipaggiamenti, fra i quali il cambio automatizzato ZF AS-Tronic, il parasole laterale, il bracciolo del sedile autista, il sistema di sbrinamento elettrico del vetro lato conducente, il sistema GPS, una telecamera posteriore, una telecamera in corrispondenza della porta centrale. In aggiunta, prevede anche il sedile, l'armadio e il microfono per la



GUARDA
IL VIDEO

hostess, la macchina del caffè, una telecamera che riprende la strada per mostrarne le immagini ai passeggeri e il vetro centrale del padiglione. Gli allestimenti opzionali includono sedili con poggiatesta regolabile, prese USB, display autoradio tattile e 2 tavolini da gioco nella sezione posteriore del veicolo. Lungo 12,80 m, il Magelys Lounge esposto a Busworld dispone di 44 sedili e di 8 posti attorno a due tavolini da gioco, di un padiglione vetrato in aggiunta agli archi laterali, un impianto audio-video multimediale e prese USB. Le versioni Line e Pro e Lounge possono essere equipaggiate per il trasporto di disabili, dotate di una pedana di sollevamento e del sistema "Cinema Seat System" (CSS) con i sedili Kiel, o del sistema di sgancio Iveco con i sedili di Iveco Bus, che consente l'accesso di una persona disabile su sedia a rotelle. La soluzione CSS permette di piegare rapidamente i sedili interessati per ridurre l'ingombro, così da creare spazio per la sedia a rotelle o per un tavolino da gioco.

IN EUROPA NE CIRCOLANO 25 MILA

Leader nel proprio segmento e vero e proprio "money maker" grazie alla sua polivalenza e all'elevata redditività, il Crossway è già stato prodotto in 25mila esemplari, a partire dall'introduzione sul mercato nel 2006, conquistando la fiducia dei maggiori gruppi di trasporto europei.

La gamma Crossway dimostra la propria versatilità con 3 lunghezze ottimizzate (10,8 m, 12 m e 13 m) e 4 versioni. La LE (Low Entry) è omologata per le applicazioni "autobus interurbano" e "autobus urbano", mentre la Pop è dedicata essenzialmente al trasporto scolastico. Nella sua maggior lunghezza (13 m), il Crossway Pop è il solo veicolo del mercato in grado di offrire 63 posti con questa 'taglia', conservando maneggevolezza e agilità. Esistono, inoltre, le varianti Line, per i tragitti medio-brevi extra-urbani e la Pro, la risposta perfetta per gli operatori che richiedono un mix tra autobus interurbano/autobus per escursioni, con elevata accessibilità e allestimenti di elevato comfort.

DAL TOURYS ALL'ELECTRIC

In grande spolvero al Busworld i Daily mini-bus. La versione Tourys disponibile in tre lunghezze, caratterizzata da un comfort alto di gamma, rafforza la propria appartenenza ai turistici Iveco Bus. L'esemplare proposto sullo stand del Salone era un 65C con motorizzazione da 170 Cv, lunghezza di 7,515 m, 19 sedili, bagagliaia posteriore da 2,5 m³ e sospensioni posteriori pneumatiche.

Il 65C era equipaggiato, inoltre, con aria condizionata, impianto audio-video multimediale e prese USB per ciascuna coppia di sedili. Il veicolo è dotato del cambio automatico Hi-Matic concepito per garantire elevate prestazioni, bassi costi operativi, comfort di guida e consumi di carburante ridotti. Con i suoi 8 rapporti e cambiate che richiedono meno di 200 millisecondi, l'Hi-Matic è più rapido e più preciso di un cambio manuale a 6 marce. Una delle grandi novità dello stand Iveco Bus al Busworld è stata il Daily Electric 50C, un veicolo a "zero emissioni", ideale per l'uso nei centri urbani e per servizi di navetta. Lungo 7,120 m, l'Electric dispone di 16 posti a sedere. Rispetto alla generazione precedente, il nuovo modello offre un'autonomia di 110 o 160 km (rispettivamente con 2 o 3 batterie), efficienza incrementata del 25 %, un carico utile maggiorato di 100 kg e un aumento del 20% della durata di vita delle batterie.

Nella pagina a fianco, una panoramica dello stand di Iveco Bus al Busworld di Courtrai. Sotto, Sylvain Blaise, Responsabile di Iveco Bus, riceve il trofeo International Coach of the Year 2016 da Stuart Jones, Presidente della giuria di giornalisti che ha assegnato il premio al Magelys

UN ALTRO GRANDE SUCCESSO

Iveco Bus ha ricevuto ufficialmente il trofeo "International Coach of the Year 2016" per il granturismo Magelys in occasione del Salone Busworld di Courtrai. Stuart Jones, presidente della giuria di 22 giornalisti delle più importanti testate europee del trasporto collettivo che ha decretato la vittoria del Magelys, ha consegnato il premio nelle mani di Sylvain Blaise, Responsabile di Iveco Bus. 'La giuria del Coach of the Year - afferma il comunicato ufficiale del riconoscimento - ha particolarmente apprezzato il Magelys nella sua ultima versione Euro VI, che offre numerose innovazioni che vanno ben oltre il semplice "sorriso d'argento", ormai presente su tutte le calandre della gamma Iveco Bus. Con il Magelys, Iveco si è concentrata sull'efficienza del veicolo, e la giuria ha apprezzato il modo in cui tale attenzione contribuisce a ridurre il TCO, Total Cost of Ownership per il cliente'. In un contesto legislativo favorevole alla liberalizzazione del trasporto persone, questo grande successo rafforza il posizionamento di Iveco Bus in Europa come protagonista di primo piano. 'Siamo fieri che il nostro Magelys - ha affermato Sylvain Blaise, Responsabile di Iveco Bus - sia uscito vittorioso dai test impegnativi che l'hanno portato ad aggiudicarsi l'ambito titolo di "Autobus dell'anno 2016". Si tratta di un segnale forte per il settore e per gli operatori, che indica chiaramente che il veicolo possiede tutte le qualità necessarie per essere apprezzato in Europa'.





GUARDA IL VIDEO

Consegnati i primi autobus ibridi Urbanway Full Hybrid di Iveco Bus alla Tper, Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna che opera nel capoluogo emiliano. Fanno parte di un lotto di nove veicoli a trazione diesel-elettrica

MENO GASOLIO, MENO EMISSIONI

Sono stati recentemente consegnati a Bologna i primi Urbanway Full Hybrid da 18 metri, che fanno parte di un lotto di nove autobus per la Tper (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna), la società di trasporto pubblico nata dalla fusione dei rami-transporto di ATC, azienda di trasporto collettivo di Bologna e Ferrara, e FER, società regionale ferroviaria.

Si tratta dei primi autobus ibridi Euro VI a essere immatricolati in Italia destinati al trasporto pubblico e Tper è la prima azienda nazionale ad avere in linea degli Urbanway Full Hybrid di Iveco Bus, che operano con successo in altre città europee, offrendo elevati livelli di sostenibilità ambientale. 'Siamo fieri - ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - di essere i primi a far circolare in Italia degli autobus Full Hybrid, per un trasporto urbano sempre più virtuoso. L'Urbanway Full Hybrid di Iveco Bus soddisfa tutte le esigenze della mobilità sostenibile: meno emissioni, meno rumore e più produttività. Il know-how e le competenze di Iveco Bus nel campo dei veicoli con trazioni alternative ci hanno consentito di fidelizzare numerose municipalità e di attirarne molte altre alla ricerca di soluzioni alternative alle motorizzazioni diesel. Il 2015 è stato un anno record, che ha visto una produzione di Urbanway CNG e ibridi elettrici superiore al 50% dei volumi totali, dimostrando come la transizione energetica sia per noi già una realtà'. I primi veicoli della flotta sono stati presentati al Presidente di Tper, Giuseppina Gualtieri, insieme all'Assessore alla Mobilità della Regione Emilia-Romagna, Raffaele Donini, all'Assessore alle attività produttive ed economia verde della Regione Emilia-Romagna, Palma Costi, e al Sindaco di Bologna, Virginio Merola, alla presenza dei vertici di Iveco e del Presidente del CAAB (Centro Agro Alimentare di Bologna), Andrea Segrè. I nove Urbanway 18 metri Full Hybrid saranno impiegati nei servizi di collegamento di trasporto pubblico per F.I.CO. Eataly World, la cittadella del cibo che sorgerà al Centro Agro Alimentare di Bologna (CAAB), destina-

ta a diventare la struttura di riferimento per la divulgazione e la conoscenza dell'agroalimentare. In attesa dell'apertura di F.I.CO., i bus ibridi saranno gradualmente impiegati sulle linee portanti del servizio urbano, dove sostituiranno i mezzi con maggiore anzianità operativa. I bolognesi - primi in Italia - potranno così toccare con mano i plus dell'Urbanway Full Hybrid, un veicolo progettato per garantire un ambiente di viaggio confortevole, luminoso e silenzioso. L'assistenza e la manutenzione degli Urbanway è affidata alla Concessionaria Iveco Bus di zona Maresca e Fiorentino, che si è anche occupata delle operazioni di vendita e consegna in collaborazione con Iveco. Una flotta significativa di Urbanway Full Hybrid circola già da circa un anno nelle città francesi di Parigi e Grenoble. Oggi, il numero totale di autobus di Iveco Bus e Heuliez Bus dotati della tecnologia Full Hybrid è costituito da circa 800 veicoli (in circolazione e in fase d'ordine), di cui la metà destinati alla Régie autonome des transports parisiens RATP, Ente autonomo dei trasporti parigini. Gli Urbanway Full Hybrid sono dotati di un motore termico Euro VI e di un sistema di trazione elettrico privo di emissioni ad autobus fermo. Grazie, infatti, al dispositivo di accumulo energetico, in fase di frenatura, ai semafori e alle fermate, l'energia cinetica accumulata non viene dispersa in calore, ma trasferita alle batterie agli ioni di litio che alimentano il motore elettrico di trazione. La gestione e il recupero dell'energia della tecnologia ibrida seriale a batterie consentono una notevole economia di consumi e un abbattimento delle emissioni inquinanti in ambito urbano. L'Urbanway Full Hybrid - anche grazie alla funzione "Arrive & Go", che permette di raggiungere le fermate e di ripartire in modalità completamente elettrica - consente una riduzione dei consumi fino al 40% rispetto a un autobus convenzionale e un abbattimento del 33% dell'anidride carbonica (CO₂) e del 40% di ossidi di azoto (NOx) per chilometro percorso rispetto a una motorizzazione diesel. In modalità totalmente elettrica, infine, la rumorosità cala del 50%.



LARGO ALLA GREEN ECONOMY

Il Daily Electric, gli Eurocargo con motorizzazioni Euro VI Hi-SCR, gli Stralis a metano e un Urbanway CNG di Iveco Bus protagonisti del trasporto sostenibile alle manifestazioni SAL.VE e Città sostenibile 2015 di Rimini

I mezzi di Iveco e Iveco Bus sono stati i protagonisti di due manifestazioni dedicate al trasporto sostenibile, tenutesi recentemente a Rimini. Si tratta di SAL.VE, mostra del veicolo per l'Ecologia nell'ambito del Salone Ecomondo 2015 dedicata alle tecnologie green, e di Città sostenibile 2015 svoltasi in concomitanza con Ecomondo, focalizzata sul trasporto pubblico locale. Iveco ha partecipato a SAL.VE, mostrando le più avanzate soluzioni nel campo delle trazioni alternative e delle motorizzazioni diesel Euro VI. Protagonista dello stand è stata la gamma leggera con il Nuovo Daily Electric, il veicolo vincitore del prestigioso riconoscimento "International Van of the Year 2015", presentato in anteprima al pubblico internazionale nella sua versione a zero emissioni. Il Nuovo Daily Electric è un veicolo totalmente elettrico che garantisce la massima sostenibilità, testimoniata dalle emissioni zero in ambito locale, e dagli elevati livelli di affidabilità. L'Electric è adatto alle più comuni missioni in ambito urbano, come la distribuzione porta a porta e il trasporto di persone. Il modello esposto era un furgone 50C Electric, con interasse di 4.100 mm e motore elettrico da 80 Kw (109 cv). Il consumo di energia è ridotto grazie all'utilizzo di ausiliari elettrici ad elevata efficienza e al nuovo pacco batterie riciclabile al 100%. Grazie alla modalità di ricarica flessibile, brevettata da Iveco, è possibile ripristinare il livello di carica degli accumulatori in circa due ore di tempo. Il leggero di casa Iveco era presente anche nella versione Natural Power, alimentata a gas naturale compresso (CNG). Il modello esposto era un cabinato 35C 14N, con motorizzazione Euro VI da 136 Cv, cambio meccanico e passo 3.450 mm. Il Daily CNG conserva gli stessi punti di forza della versione equivalente diesel in termini di coppia, capacità di carico e guidabilità garantendo però un prezzo d'acquisto significativamente inferiore rispetto al gasolio e una ridotta rumorosità.

La struttura del telaio a longheroni e traverse fa del Daily la base preferita dagli allestitori e, nel contempo, consente di distribuire in modo ottimale le bombole di metano senza interferire con la sovrastruttura. Al centro dello stand Iveco era esposto il Nuovo Eurocargo, il camion che piace alla città, lanciato di recente sul mer-

cato. Due i modelli proposti ai visitatori: un 160E21K e un 80EL19P. Il primo, in versione spazzatrice, era equipaggiato con un Tector 5 da 210 Cv e cambio meccanico a 9 marce. La cabina corta lo rende il mezzo ideale per servizi municipali e per qualsiasi altro tipo d'allestimento. L'80EL19P era, invece, equipaggiato con un Tector 5 da 190 Cv, cambio meccanico a 6 marce e sospensioni pneumatiche posteriori. Il passo corto di 2.790 mm, realizzato per garantire la massima manovrabilità negli spazi ridotti tipici delle missioni urbane, consente un diametro di sterzata di soli 10,4 m, valore ai vertici della categoria. Il nuovo Eurocargo è l'unico veicolo diesel Euro VI della gamma media ad adottare un solo dispositivo di post-trattamento dei gas di scarico, il sistema HI-SCR con filtro antiparticolato (DPF) a rigenerazione passiva. L'HI-SCR è l'unico sistema di abbattimento delle emissioni che non altera il processo di combustione, perché immette nel motore solo aria pura, non mescolata con i gas di scarico. All'Ecomondo la gamma pesante era rappresentata da uno Stralis CNG AD260S33Y/PS 6x2, dotato di motore Cursor 8 da 330 Cv e cambio automatico Allison con rallentatore integrato. Un'ulteriore conferma dell'impegno di Iveco per le soluzioni green è rappresentato dalla scelta di utilizzare a Ecomondo uno spazio espositivo a basso impatto ambientale, realizzato con materiali di recupero: dal tessuto di rivestimento dello stand, agli inchiostri a base d'acqua utilizzati per le grafiche, fino agli elementi in legno riciclato. Da questo punto di vista, la partecipazione a Ecomondo è stata in linea con il nuovo pay-off del brand: Iveco. Il tuo partner per il trasporto sostenibile. In un'area esterna era, infine, esposto uno Stralis LNG AT440S33T/P, alimentato a gas naturale liquefatto, equipaggiato con il motore Cursor 8 C-LNG Euro VI da 330 Cv. Lo Stralis LNG offre un risparmio del 10% sui costi totali d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership) rispetto a un modello diesel. In concomitanza con Ecomondo, si è svolta la manifestazione "Città Sostenibile 2015", in collaborazione con IBE Green - International Bus Expo, focalizzata sul trasporto pubblico locale. Iveco Bus era presente con un Urbanway CNG, alimentato a gas naturale compresso, con la livrea di Expo.



UNO STRALIS TUTTO 'DARK'

Come Sergio Boniotti della Paterlini Trasporti di Rovato (Brescia) ha trasformato il proprio Stralis in un mezzo unico al mondo, ispirandosi ai personaggi e alle scenografie del videogioco Dark Messiah di Giorgio Garrone



Passione per il proprio lavoro, tempo sottratto allo svago, dedizione, tanta fantasia e il supporto di alcuni specialisti e artigiani della personalizzazione dei camion: ecco come Sergio ha creato il Dark Messiah, lo Stralis unico al mondo della Paterlini Trasporti di Rovato (Brescia). Quella per i camion superdecorati è una passione che ha conquistato tutti i dipendenti della ditta. Il Dark Messiah, acquistato nel 2007, non è l'unico superdecorato della Paterlini ma è in compagnia degli altri camion personalizzati della flotta. Lo Stralis partecipa spesso ai raduni dei trucker e alle manifestazioni di settore in giro per l'Italia, come il Week End del Camionista di Misano Adriatico. L'idea di personalizzare lo Stralis – spiega Sergio – è nata subito, al momento dell'acquisto. Il primo step è consistito nell'aerografare la cabina e le minigonne procedendo un pezzo alla volta, a cominciare dalla calandra. Questo mi ha costretto a viaggiare per un po' di tempo senza qualche elemento della carrozzeria o degli interni, in attesa del completamento dei lavori. I disegni, ispirati ai personaggi e alle scenografie di un videogioco di successo, il Dark Messiah of Might and Magic della Arkane Studios lanciato nel 2006 dalla Ubisoft, sono opera di un artista dilettante – Alberto Bresciani – che decora i camion per hobby durante il tempo libero nei weekend. La trama originale del videogioco – precisa Sergio – è popolata di mostri alati, orchi e demoni, alcuni dei quali sono stati riprodotti sullo Stralis. Si tratta di una storia diversa da tante altre del genere epic-fantasy. Per questo mi è subito piaciuta. Narra il viaggio intrapreso da Sareth, un apprendista che conosce pratiche magiche e arti marziali, per consegnare un prezioso talismano, il cristallo di Shanthiri, a Lord Menelag, signore di Stonhelm". Quali sono stati i passi successivi per completare il Dark Messiah? "Terminate le decorazioni esterne, sono stati montati sullo Stralis gli inserti in acciaio inox, quindi è stata rimappata la centralina del motore e, infine, è stata la volta degli scarichi laterali, dei fari sopracabina e delle luci a Led, oltre 400 in tutto. Per questi componenti mi sono rivolto a Discio 3F Truck di Castiglione delle Stiviere (Mantova) che, per gli appassionati di camion decorati, è un punto di riferimento nella scelta degli accessori. Gli interni sono opera di un artigiano di Brescia che fa il tappezziere di professione, mentre mia madre, Paola, ha realizzato i tendaggi, affidandosi all'esperienza maturata come costumista teatrale. In tutto – conclude Boniotti – ci sono voluti 6 o 7 mesi per terminare le parti aerografate e circa tre anni per completare l'intero veicolo". Da un paio d'anni il Dark Messiah ha cambiato autista. Adesso al volante dello Stralis c'è Michele Bruni – dipendente della Paterlini Trasporti – che condivide con Sergio Boniotti la passione per i superdecorati. Michele non si è limitato a prendere i comandi del Dark Messiah ma ha voluto, infatti, aggiungere un tocco personale, apponendo la scritta 'Segni particolari: bastardo dentro e fuori' sulla parete posteriore della cabina. In realtà, dietro queste parole forti, c'è un gentiluomo della strada, infaticabile sul lavoro, che preferisce darsi un'aria da duro per nascondere un cuore d'oro.

L'AZIENDA

Le origini della Paterlini Trasporti risalgono agli anni della seconda guerra mondiale, quando il trasporto su gomma in Italia era ancora allo stato embrionale. La sede della Paterlini, che si sviluppa su un'area complessiva di 2 mila metri quadri, si trova nella nuova zona industriale di Rovato (Brescia), nei pressi dello

svincolo autostradale di Ospitaletto della A4 Milano-Venezia. Nel corso degli anni, la piccola azienda Bresciana prima gestita da Egidio Paterlini ed oggi dalla figlia Stefania ha acquisito una specifica esperienza nella movimentazione dei metalli e delle materie prime, coprendo prevalentemente il centro-nord Italia. Inoltre, ha ottenuto le autorizzazioni al trasporto dei rifiuti, pericolosi e non, e delle merci pericolose in conformità con le disposizioni della normativa ADR. Oltre alle certificazioni ISO 9001 e ISO 14001, la Paterlini ha conseguito nel 2014 l'autorizzazione all'intermediazione senza detenzione dei rifiuti, cioè al recupero e smaltimento per conto terzi dei materiali di risulta. La flotta dell'azienda è composta da tre trattori, tre autotreni e sei semirimorchi. Le percorrenze medie annue del parco oscillano fra gli 90 e i 100 mila chilometri.

LA CONCESSIONARIA DI RIFERIMENTO

Lo Stralis 500 è stato fornito alla Paterlini Trasporti dalla concessionaria Iveco Viva Brescia Diesel di Castegnato (Brescia). La sede della concessionaria, che si sviluppa su una superficie di 40 mila metri quadri dei quali 12.500 metri quadri coperti, è situata fra la statale Padana Superiore e l'autostrada A4 Milano-Venezia. L'officina di riparazione, che cura l'assistenza sulle 24 ore dei veicoli di Iveco con personale altamente qualificato abilitato a qualsiasi tipo d'intervento, si avvale delle più moderne attrezzature diagnostiche e offre la disponibilità immediata di tutti i pezzi di ricambio necessari al depannaggio rapido dei veicoli industriali. La concessionaria dispone, inoltre, di una carrozzeria autorizzata attrezzata per ogni tipologia di sinistro. Il presidio della provincia di Brescia è completato da una rete di 18 officine autorizzate Iveco, distribuite lungo i principali assi di comunicazione stradale.



Nella pagina a fianco, lo Stralis 500 Black Messiah di Sergio Boniotti, personalizzato con i temi del videogioco della Arkane Studios. Sopra, Stefania Paterlini e Sergio Boniotti



VIA COL VENTO

**Iveco
main sponsor
di Jena - No
Borders Team
alla 47^a
edizione
della
manifestazione
velica
triestina
cui hanno
partecipato
quasi 1.700
iscritti.
Gara molto
difficile
per le raffiche
irregolari
sul campo
di regata**

Iveco è stato main sponsor di Jena – No Borders Team alla 47^a edizione della Barcolana a Trieste, la manifestazione velica annuale più gremita al mondo – quest'anno gli iscritti erano quasi 1.700 - dedicata ai veri appassionati del mare. Jena è un'imbarcazione da 80 piedi della squadra No Border Team di Mitja Kosmina e Furio Benussi, con grandi ambizioni agonistiche. Il logo Iveco è stato collocato sulla randa e sullo scafo. Iveco e Jena condividono gli stessi obiettivi: affermarsi con crescente successo nel proprio settore di riferimento e cogliere tutte le sfide e le opportunità offerte dal business. Iveco, nell'anno in cui celebra con il vento in poppa i quarant'anni dalla fondazione, ha un orizzonte sempre rivolto al futuro e guarda all'indietro solo per vedere quanta strada è stata percorsa. Iveco è un pezzo dell'Italia che vince, dell'Italia imprenditoriale, come quella delle piccole, medie e grandi aziende con cui si è consolidato un rapporto di business partnership. Per questa nuova sfida, nata dall'idea di far comprendere e promuovere, non solo nel mondo della vela, l'importanza del lavoro di gruppo e della sinergia tra le persone, Jena ha individuato in Iveco, il partner per un trasporto sostenibile, il suo main sponsor. "Siamo ono-

rati di essere a fianco di Jena in un contesto di eccellenze che tutto il mondo ci invidia – ha affermato Mihai Daderlat, Business Director del Mercato Italia'. A terra, nello stand dedicato alla casa costruttrice italiana, il pubblico dell'evento ha potuto apprezzare le qualità dello Stralis. Il dealer Iveco di riferimento, Officine Brennero, insieme all'officina autorizzata Officine FVG, partner dell'iniziativa, hanno illustrato ai partecipanti le opportunità commerciali e le novità di prodotto delle gamme di Iveco. Appassionante e coinvolgente per i team e per gli oltre 15 mila spettatori assiepati sul Molo Audace, sul Molo Bersaglieri e nel bacino di San Giusto, la gara triestina. Una regata resa complessa, dal punto di vista tattico, dal Grecale e dalle raffiche di Bora fino a 20 nodi del golfo di Trieste. 'È stata una Barcolana difficile – ha commentato Furio Benussi, Team manager e tattico di Jena No Borders Team - a causa delle raffiche di difficile lettura, che ci hanno penalizzato in fase di partenza. Questa Barcolana, in cui abbiamo ottenuto un brillante secondo posto, l'ha vinta Trieste e l'ha vinta la Società Velica di Barcola e Grignano con un'organizzazione tanto difficile quanto impeccabile. Per quanto ci riguarda, il progetto funziona. Ci vediamo il prossimo anno".

MEGACOMMESSA PER GLI HI-ROAD



Importante fornitura di Stralis Hi-Road per il gruppo Gavio. Consegnati a Tortona (Alessandria) i primi 30 trattori di una commessa di 250 veicoli da completare entro il prossimo anno

I primi trenta Stralis Hi-Road di fornitura di 250 veicoli da completare entro il prossimo anno sono stati consegnati al Gruppo Gavio, una delle più importanti realtà imprenditoriali italiane che, attraverso le società collegate e controllate, opera nei settori delle costruzioni, del trasporto e della logistica, dell'ingegneria e dell'energia. La vendita è stata realizzata dalla Concessionaria Iveco Covemi di Tortona. Alla cerimonia di consegna erano presenti, Pierre Lahutte, Iveco Brand President, Marcello Gavio, Presidente dell'omonima azienda e Luca Ubertazzo, titolare della Concessionaria attraverso cui si è conclusa l'operazione. I nuovi trattori entrati a far parte della flotta aziendale sono degli Stralis Hi-Road AT 440S46T/P con motorizzazione Cursor 11 Euro VI da 460 Cv, coperti da contratto di manutenzione e riparazione per un periodo di 60 mesi. Le avanzate tecnologie degli Stralis giocano un ruolo importante per la mobilità sostenibile, rispettando i limiti di emissione della normativa Euro VI con una sen-

sibile riduzione dei consumi di carburante. Alla base della scelta commerciale del gruppo Gavio c'è il dialogo costruttivo tra il brand e l'azienda di Castelnuovo Scrivia in provincia di Alessandria, iniziato nel 2012 attraverso un confronto tecnico e strategico che negli anni ha prodotto sinergie importanti. Lo testimonia la quota considerevole di mezzi Iveco che compone oggi la flotta aziendale, costituita da oltre 1400 veicoli. Iveco ha saputo cogliere i suggerimenti per migliorare il proprio prodotto, rispondere alle esigenze di riduzione consumi e garantire un livello di servizio-post vendita efficiente ed esaustivo. L'intera fornitura rappresenta un importante rinnovo per la flotta dello storico Gruppo, fondato nei primi anni del '900 a Castelnuovo Scrivia. Un'azienda che attua una programmazione sistematica delle tratte e delle commesse per gestire al meglio il proprio ruolo di operatore del trasporto su gomma, in particolare nei settori petrolifero, alimentare, siderurgico, autostradale, delle costruzioni e della movimentazione dei container.



Dischi freno con pastiglie e indicatori d'usura, cinghie di distribuzione, lampadine di ricambio ed elementi filtranti in un'unica confezione per semplificare l'ordinazione e gestire meglio le scorte di magazzino



C'È TUTTO QUELLO CHE SERVE

Si amplia l'offerta di ricambi in kit per i veicoli di Iveco. In un'unica confezione c'è tutto quello che serve per gli interventi d'assistenza con molteplici vantaggi sia dal punto di vista operativo, sia sotto il profilo economico. I kit consentono, prima di tutto, di accorciare le tempistiche d'officina e di migliorare la gestione delle scorte di magazzino. Anche le procedure d'ordinazione risultano semplificate, poiché si evita di tramettere al centro di distribuzione ricambi una lista di codici distinti. Infine, ma non in ordine d'importanza, la convenienza economica. Un kit è, infatti, meno costoso dell'acquisto separato dei ricambi che contiene. Per tutte queste ragioni, Iveco propone oggi un'ampia offerta di kit, dedicata a tutti i modelli della propria gamma di prodotto. La disponibilità di 'ricambi tutto incluso' riguarda, per esempio, gli impianti frenanti, per i quali esistono kit pastiglie, completi di pastiglie freno, accessori per il montaggio e indicatori d'usura, che consentono risparmi del 10% rispetto all'acquisto dei singoli componenti. A questi si aggiungono i Kit dischi e pastiglie che comprendono, oltre alle superfici d'attrito e agli indicatori d'usura, due dischi freno. Sono disponibili per la gamma Daily - Model year 1996, 2000, 2006 e 2014 - per gli Eurocargo da 14, 16 e 18 tonnellate di massa totale a terra e per gli Stralis Model year 2007 e 2013. Con queste soluzioni il risparmio, rispet-

to all'acquisto dei componenti separati, arriva al 15%. Anche le cinghie di distribuzione per modelli della gamma Daily sono proposte in kit tutto incluso, con un abbattimento dei costi che si aggira attorno al 20%. Non mancano, ovviamente, le lampadine di scorta, le cui confezioni sono disponibili per i Daily Model year S2000-2006-2009 e 2012, nonché per gli Eurocargo, gli Stralis e i Trakker. Infine, ma non in ordine d'importanza, i kit per il cambio dei filtri degli autobus di Iveco Bus. Ne esistono due tipologie: per la sostituzione completa di tutti gli elementi filtranti e per il rimpiazzo solo di quelli relativi alla catena cinematica. Questi ultimi comprendono, il filtro olio motore, del gasolio, dello sfiato, dell'aria, dell'Air dosing module, dell'AdBlue, dell'idroguida dello sterzo, oltre alla cartuccia del disidratatore a coalescenza. Tutti i kit di pezzi di ricambio sono confezionati in un packaging specifico, che ne semplifica l'identificazione - il contenuto è chiaramente illustrato sull'esterno dell'imballaggio - e ne protegge l'integrità dei pezzi durante il trasporto e l'accatastamento in magazzino. Poiché il livello qualitativo dei ricambi è molto importante per i veicoli industriali, i kit di componenti originali Iveco fanno la differenza nel garantire nel tempo le prestazioni dei camion, elevati margini di sicurezza su strada e la riduzione dei costi totali d'esercizio (TCO). Fattore, il TCO, d'importanza cruciale per la profittabilità delle aziende di trasporto in Italia e altrove.



OFFERTA IMPERDIBILE

Prendersi cura dei mezzi di Iveco con motorizzazioni di 2,3 e 3 litri non è mai stato così conveniente. Basta un contratto di manutenzione S-Life con un costo giornaliero pari alla metà di quello di una tazza di caffè

I contratti di servizio incontrano sempre maggiori consensi fra gli utilizzatori dei mezzi di trasporto. Le ragioni del loro successo sono molteplici. A cominciare dai costi certi degli interventi assistenziali, che mettono al riparo i proprietari dei camion da qualsiasi imprevisto. A ciò si aggiunge la convenienza economica, come nel caso del contratto di manutenzione per 36 mesi S-Life, proposto da Iveco per i veicoli della gamma leggera, con motorizzazioni F1A (di 2,3 litri di cilindrata) e F1C (di 3 litri di cilindrata). LS-Life, che prevede una percorrenza massima di 50mila chilometri l'anno, comprende le operazioni di manutenzione ordinaria incluse nello specifico piano del veicolo, le cinghie, i filtri (carburante, aria, AdBlue, anti-particolato, antipolline) e le candele di pre-riscaldamento. Il costo del contratto è fissato in 590 euro per i veicoli con motorizzazione diesel F1A e in 649 euro per i mezzi che montano l'F1C di 3 litri di cilindrata. Questo significa, a conti fatti, che gli interventi manutentivi su un commerciale dotato del 2,3 litri costa circa 0,55 euro al giorno, poco più della metà del

prezzo di una tazzina di caffè. L'importo del contratto può essere corrisposto in un'unica soluzione, oppure rateizzato con canoni mensili o bimestrali. L'accordo di servizio S-Life fa parte dell'offerta di pacchetti Elements, studiata da Iveco per soddisfare le esigenze delle singole aziende di trasporto. Elements garantisce un'offerta flessibile e modulare. Ogni pacchetto può essere composto sfruttando i vari 'Elementi' di base per garantire all'utilizzatore un servizio su misura personalizzato. I quattro Elementi, Manutenzione, Catena cinematica, Freni e Frizioni ed Altre Riparazioni, opportunamente combinati, generano specifici contratti di manutenzione, manutenzione e riparazione e garanzie estese. L'offerta dei singoli pacchetti è stata rivista e uniformata per attribuire nomi unici ed internazionali in tutti i Paesi in cui essi vengono commercializzati. Per garantire la massima flessibilità del servizio, è possibile personalizzare ulteriormente i pacchetti con specifiche coperture aggiuntive (per esempio, l'assistenza su strada nell'arco del 24 ore - ANS24h, il traino, la sostituzione delle batterie, lampadine e fusibili).

APPROFITTA DI QUESTA IMPERDIBILE OFFERTA:



**CONTRATTO S-LIFE 36 MESI
FINO A 50.000 KM ALL'ANNO
A 0,55€ AL GIORNO**

Iveco ti offre il contratto di manutenzione tagliato su misura per le tue esigenze.

Con Elements S-LIFE, al solo costo di **0,55€ al giorno*** avrai la manutenzione** del tuo veicolo per 36 mesi senza pensieri e senza costi aggiuntivi.

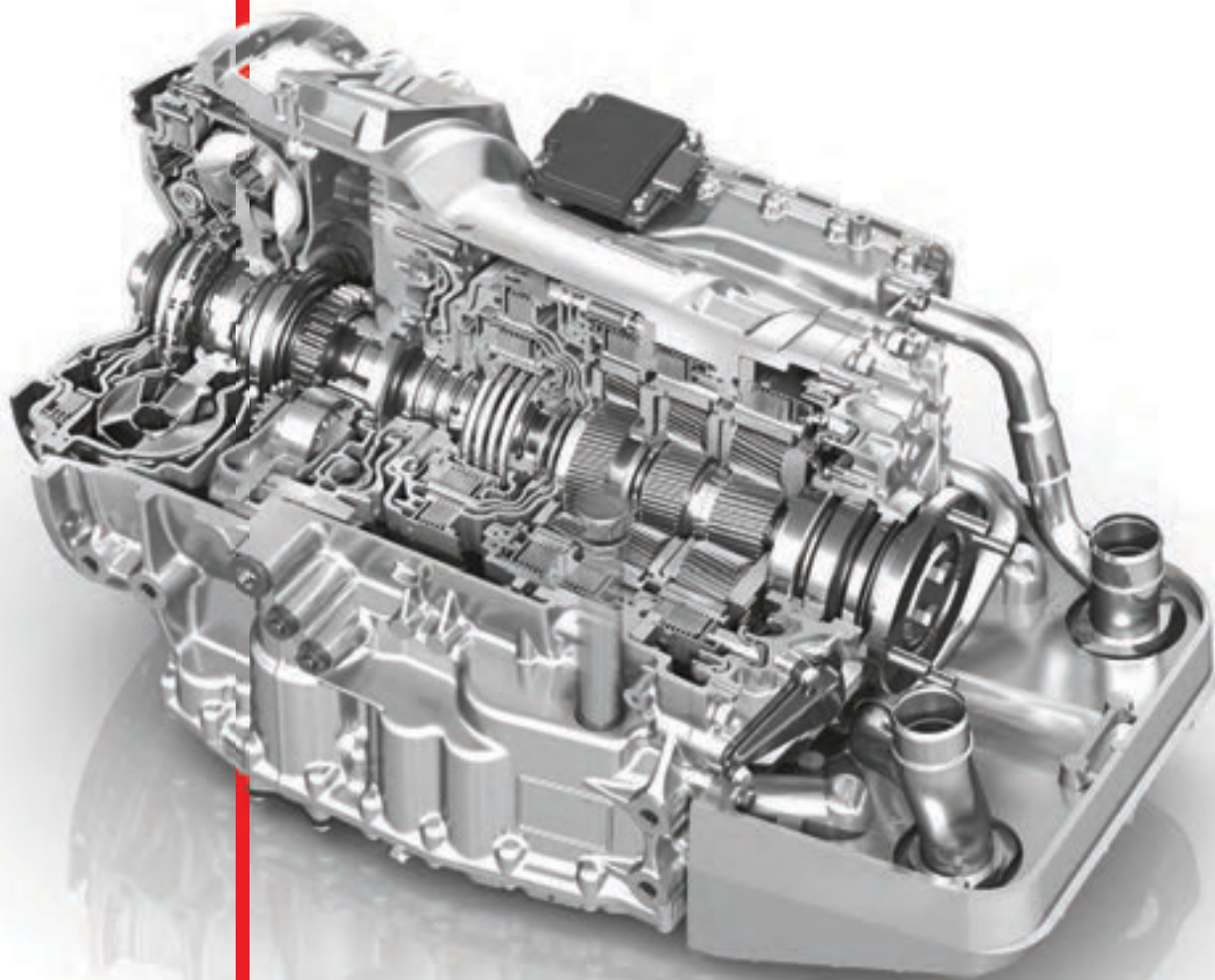
* prezzo totale di 590 € per i veicoli diesel F1A, 649 € per i veicoli diesel F1C, 743€ per i veicoli a metano (Possibilità di pagamento rateizzato mensile, bimestrale o in una unica soluzione). ** Incluso: operazioni di manutenzione secondo il piano di manutenzione Iveco, cinghie, filtri Cambio, filtri anti particolato, filtri Ad Blue, filtri aria, filtri carburante, filtri antipolline, candele di accensione, preriscaldamento. Servizio attivabile entro 12 mesi dall'immatricolazione.



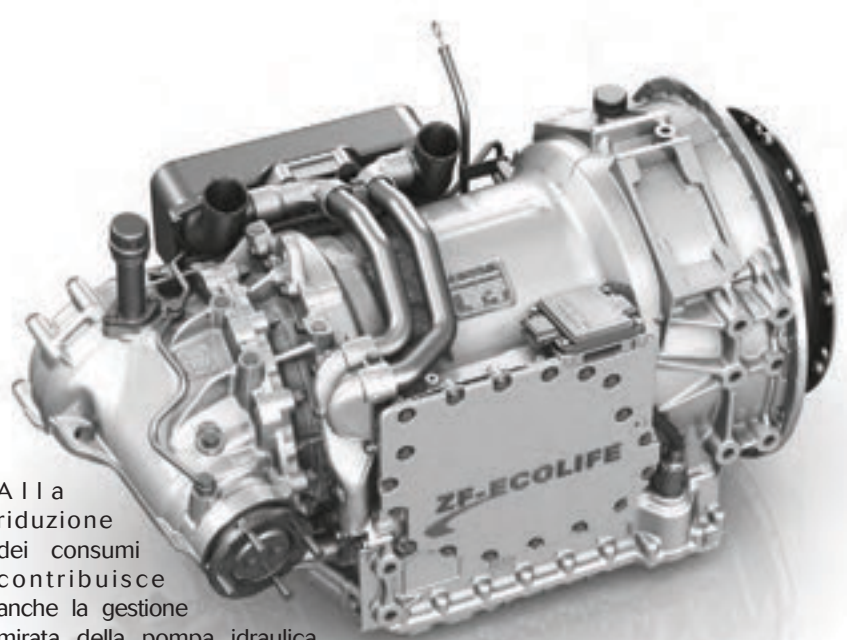
prodotto-ZF-ECOLIFE

Con il cambio automatico ZF-EcoLife a sei rapporti abbinato al programma di gestione dei passaggi marcia TopoDyn Life diminuiscono i dispendi di gasolio e la rumorosità

MENO CONSUMI, MENO RUMORE



Il cambio automatico ZF-EcoLife, che Iveco Bus offre sui propri autobus urbani ed interurbani in abbinamento con le motorizzazioni Tector 7 e Cursor 9, rende il trasporto pubblico di persone sostenibile ed economico. Con sempre maggior frequenza, le Aziende di Trasporto richiedono autobus caratterizzati da costi di gestione (Life Cycle Cost) contenuti, da bassi consumi di carburante, contenute emissioni allo scarico, ma anche affidabili, confortevoli e più silenziosi possibili. Tutti questi aspetti sono fondamentali per la gestione di una flotta di autobus destinata al servizio di trasporto collettivo e per il benessere dei passeggeri, dei passanti che si trovano vicino alle fermate e degli abitanti delle città. Il cambio automatico ZF-EcoLife coniuga ottime prestazioni e massima efficienza per gli autobus di Iveco Bus in tutte le possibili configurazioni. Grazie alla sua struttura interna basata su sei rapporti di marcia ben distribuiti, all'ampia rapportatura totale e a un convertitore di coppia in ingresso, tutta la coppia erogata dal motore viene trasferita alle ruote in modo efficiente. Questa architettura consente di sfruttare al meglio la curva di coppia del motore in qualsiasi condizione d'esercizio, utilizzando quanto più possibile la zona di regimi più bassa corrispondente alla coppia necessaria. A ciò si aggiunge l'ottimo comfort durante i passaggi marcia grazie all'utilizzo di valvole proporzionali e di un gruppo idraulico ottimizzato, gestiti da un nuova centralina di comando con software di nuova generazione. Il convertitore di coppia idrodinamico, dotato di smorzatore torsionale integrato, si chiude poco dopo l'avvio del veicolo in modo da poter trasferire la potenza e la coppia erogata dal motore alle ruote con il massimo rendimento possibile in modalità puramente meccanica. Questa caratteristica consente, inoltre, di trasferire un'elevata coppia anche a bassi regimi ottenendo una riduzione di consumo di carburante grazie anche al software di gestione del cambio marcia abbinato alla funzione di autoadattamento in base alla forza di resistenza all'avanzamento, denominato ZF TopoDyn Life. Il programma di gestione dei cambi marcia TopoDyn Life, secondo la topografia del percorso e/o del carico trasportato, autoadatta il passaggio di rapporto per consentire migliori prestazioni di guida quando necessario, per poi passare ad una gestione economica dei passaggi marcia nei tratti pianeggianti (anticipando il più possibile il passaggio a una marcia superiore). Ciò favorisce anche la riduzione della rumorosità, soprattutto in fase di partenza alle fermate, un risultato confermato da un test del 2011 effettuato dall'Ente tedesco Dekra. Questa caratteristica, abbinata alla presenza di ingranaggi elicoidali nei tre gruppi epicicloidali interni, consente di ridurre il livello di rumorosità emesso dal gruppo.



Alla riduzione dei consumi contribuisce anche la gestione mirata della pompa idraulica interna, che mette a disposizione l'intera potenza idraulica solo in condizioni di marcia a pieno carico. Il software di controllo commuta il cambio in posizione di folle non solo quando il veicolo è in sosta alla fermata, ma già in fase di arrivo, a partire da basse velocità (funzione AIS) con un'opportuna modalità di controllo. Il retarder primario, integrato al cambio e gestito elettronicamente dalla centralina, si interfaccia col sistema del brake-management del veicolo e permette, anche a basse velocità, elevate prestazioni di frenatura idraulica. Di conseguenza i freni di servizio risultano meno sollecitati dall'usura e dalle temperature di esercizio. Il doppio sistema di raffreddamento consente un'ottima gestione nello smaltimento di calore soprattutto durante lunghi utilizzi del retarder, evitando innalzamenti eccessivi della temperatura dell'olio del cambio. Infine, gli intervalli prolungati di sostituzione dell'olio e i ridotti costi del ciclo vita, consentono di ottenere minori costi di esercizio. L'utilizzo del cambio ZF-Ecolife nell'esercizio degli autobus sul territorio Italiano sta confermando l'affidabilità operativa e il contenimento dei costi di gestione e di manutenzione. Per quanto riguarda l'efficienza dei consumi, in stretta collaborazione con Iveco Bus, ZF offre il servizio di 'Driveline Consultancy' per l'analisi completa delle caratteristiche del veicolo in funzione della tipologia d'esercizio cui è destinato e del percorso, per raggiungere il massimo compromesso tra prestazioni e minor consumo di carburante tramite la scelta del rapporto al ponte più opportuno.

LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE

- 6 rapporti per la trasmissione ottimale della coppia
- Convertitore con smorzatore torsionale integrato
- Ottimo comfort durante i passaggi marcia
- Centralina elettronica con software di ultima generazione
- Funzione di autoadattamento dei passaggi marcia ZF
- TopoDyn Life in funzione della forza di resistenza all'avanzamento
- Elevate prestazioni del retarder idraulico integrato
- Doppio sistema di raffreddamento



SFIDA PER IL PODIO A BALOCCO

Sul proving ground di FCA a Balocco (Vercelli) proclamati i campioni mondiali della competizione internazionale che premia i numeri uno fra i 45mila driver di TNT. All'Italia è andato il titolo della categoria van

Sulla pista-prove di FCA di Balocco (Vercelli) si è disputata la finale della nona edizione del "Drive Me Challenge", la competizione internazionale che premia i "numeri uno" tra i 45mila driver TNT. A vincere non sono stati i più veloci in assoluto, ma i più attenti a unire abilità al volante e capacità di ridurre i consumi, attraverso una guida sicura e rispettosa dell'ambiente. A sfidarsi sono stati 31 campioni nazionali dei Paesi dove è presente TNT, selezionati attraverso Drive Me Challenge locali, che hanno portato a Balocco un gruppo di top driver provenienti da 12 nazioni.

Tre le categorie in gara quest'anno a rappresentare tutto il network road di TNT, che comprende conducenti di furgoni per le consegne in giornata, di camion per i collegamenti notturni e, all'interno dei magazzini, operatori di "muletto" per movimentare la merce in transito. Tre 'mondi' diversi che convivono all'interno dell'universo TNT. In quest'ottica, il Drive Me

Challenge 2015 ha laureato tre campioni del mondo in altrettante categorie. Oltre al miglior driver di veicoli leggeri sono assegnati, per la prima volta, il titolo di miglior driver di camion pesanti e di miglior "carrellista", al termine di specifiche prove effettuate sulla pista di Balocco. Alla fine di tre ore di gara in cui sono state riprodotte, in modo esasperato, tutte le possibili situazioni che i driver si trovano ad affrontare nel lavoro di tutti i giorni, sono stati proclamati i vincitori. Nella categoria "van" ha prevalso il moldavo, ma italiano d'adozione, Serghei Constantinov, nei mezzi pesanti il belga Rudi Smet, mentre nella gara dei carrelli elevatori si è imposto lo svedese Jonathan Annas.

Iveco, main sponsor del Drive Me Challenge, ha fornito i Daily e gli Stralis su cui si sono svolte le gare del Pick Up & Delivery e del lunga distanza. Ogni team è stato valutato sui temi della sicurezza stradale, della customer experience, del contenimento dei consumi e delle capacità di guida. "Il contenimento delle emissioni - ha commentato Christophe



Boustouller, Amministratore Delegato di TNT Italy - è parte integrante del programma ambientale dell'azienda e i criteri utilizzati nel Drive Me Challenge sono implementati e monitorati anche nella nostra operatività quotidiana. Si tratta di una competizione unica nel suo genere, che sintetizza in modo esemplare l'impegno di TNT sui temi della guida sicura e sostenibile. Come TNT Italy siamo lieti di aver ospitato un'edizione memorabile sia per l'elevato contenuto tecnico dei test, sia per le capacità dimostrate dai nostri driver". "Quest'anno per la prima volta - ha commentato Mihai Daderlat, Business

Director Iveco Mercato Italia e dell'Area Mediterranea - il TNT Drive Me Challenge ha scelto i veicoli Iveco come unici protagonisti di questo straordinario contest. Il nostro Daily, vincitore del prestigioso riconoscimento di "International Van of the Year 2015", simbolo dell'Italia che vince su tutta la linea, insieme allo Stralis la cui tecnologia HI-SCR è disponibile su tutta la gamma dei veicoli medi e pesanti, hanno confermato ancora una volta il loro valore e l'impegno di Iveco a proporre sempre soluzioni eccellenti sia per l'ambiente sia per la competitività, oggi punti cruciali nel mondo dell'autotrasporto".

Nella pagina a fianco, il via a una delle prove durante la finale mondiale del Drive Me Challenge sul circuito FCA di Balocco. A sinistra, un'immagine della finale italiana, svoltasi a Roma. Sopra, il vincitore del torneo nazionale Serghei Constantinov (a sinistra), insieme al secondo classificato, Michele Carmellino

DUE LE FINALI ITALIANE

La selezione dei concorrenti italiani da inviare a Balocco per il campionato del mondo del Drive Me Challenge di TNT è avvenuta in due fasi. La prima tappa si è svolta a Molteno (Lecco), presso la sede della concessionaria Iveco Tentori. I migliori 40 driver del centro-nord Italia - selezionati sulla base dei "livelli di servizio" che indicano le loro performance - si sono sfidati in cinque prove, di cui quattro dinamiche, come il parcheggio e lo slalom in retromarcia, l'abilità nell'ottimizzazione carico, il trasporto di merci delicate, ed una teorica. I test hanno valutato complessivamente l'abilità di guida, la conoscenza delle regole del Codice della strada, lo stile di guida e la capacità di gestire situazioni "limite" in tema di merce fragili. Al termine della giornata è stato proclamato vincitore della prima tappa Serghei Constantinov, driver del partner TNT V.L.Express che, nei mesi successivi, si è confrontato in uno spettacolare "one to one" con il migliore tra i colleghi del Centro-Sud, selezionati a Roma presso la "storica" Concessionaria Iveco Romana Diesel. Nella sfida per le regioni del Mezzogiorno svoltasi della capitale ha prevalso Michele Carmellino del partner TNT CO.RE.PA SOC. COOP. A.R.L. attivo a Foggia. E nella finalissima nazionale fra Constantinov e Carmellino si è imposto di un'incollatura il moldavo naturalizzato italiano.



**Festeggia
i 120 anni
dalla
fondazione
l'impianto
di Iveco Bus
nella
Repubblica
Ceca,
dove viene
costruita
la gamma
Crossway
destinata
al mercato
interno
e ai principali
Paesi
europei**

BUON COMPLEANNO VYSOKÉ MÝTO

Con una settimana di festeggiamenti che hanno visto la partecipazione di autorità del governo di Praga, dipendenti, clienti, pubblico e giornalisti della stampa specializzata e locale, Iveco Bus ha celebrato il 120° anniversario dalla fondazione dello stabilimento di Vysoké Mýto, nella Repubblica Ceca. All'evento hanno preso parte Jan Hamáček, Presidente della Camera dei Deputati del Parlamento della Repubblica Ceca, Andrej Babiš, Ministro della Finanza e Aldo Amati, Ambasciatore Italiano nella Repubblica Ceca. Ad

accogliere gli ospiti, sono intervenuti Pierre Lahutte, Iveco Brand President, Sylvain Blaise, Responsabile Global Bus CNH Industrial e Jiří Vaněk, Responsabile di Iveco Czech Republic. Con una superficie di oltre 225 mila m² e una produzione di oltre 3mila veicoli l'anno, lo stabilimento di Vysoké Mýto, principale polo produttivo di Iveco nella Repubblica Ceca, è oggi il più grande complesso per la costruzione di veicoli commerciali dell'Europa Centrale e dell'Est e tra le maggiori realtà produttive di autobus in Europa. L'impianto di Vysoké Mýto occupa oltre 3.100 dipendenti e fornisce lavoro ad altri 1.700 addetti grazie ai contratti di subappalto.



‘Oggi Iveco Bus – ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - contribuisce fortemente alla crescita dell’economia ceca. Nel 2014 l’impianto di Vysoké Myto ha prodotto 3.288 autobus, di cui il 94% destinato ai mercati europei tra cui, in particolare, Francia, Germania, Benelux, Slovacchia e Italia. Siamo molto orgogliosi di poter festeggiare oggi l’attività e la continua crescita di questo impianto, che ha un ruolo chiave nell’economia del Paese. Uno stabilimento in cui Iveco ha fatto il più importante investimento che un’azienda possa fare: investire nel futuro’. Fu Josef Sodomka, artigiano e imprenditore, a iniziare la propria attività nel 1895 a Vysoké Myto e a segnare così l’inizio della storia dello stabilimento. L’azienda del lungimirante imprenditore ceco è diventata nel tempo uno dei principali hub della produzione di autobus e, attraverso i diversi marchi che si sono succeduti nel corso degli anni fino a Iveco Bus, ha segnato la storia economica del Paese. A Vysoké Myto Iveco Bus produce principalmente i Crossway, veicoli di punta dell’offerta di prodotto per i collegamenti interurbani, nati proprio nello stabilimento ceco.

CROSSWAY E TRAZIONI ALTERNATIVE

Concepito per il trasporto interurbano e scolastico, grazie alle sue qualità di mezzo affidabile e polivalente, il Crossway è oggi il modello leader nel proprio segmento in Europa, con oltre 24mila unità prodotte, di cui oltre 3.200 nel corso del 2014. “Il Crossway - ha commentato Sylvain Blaise, Responsabile Global Bus CNH Industrial - è una pietra miliare nella storia di Vysoké Myto, ed in assoluto è stato il veicolo che maggiormente ha contribuito a raggiungere la cifra record di un totale di 120 mila autobus prodotti nello stabilimento dalla sua fondazione”. Nel suo intervento Blaise ha, inoltre, posto l’attenzione sulle forti radici su cui si fonda la storia di Iveco Bus, ma anche sul futuro del brand, con un focus sugli aspetti di prodotto e di mobilità sostenibile e sulla leadership europea nel settore delle trazioni alternative, e del metano in particolare. ‘Molte città in Europa – ha commentato Blaise – stanno investendo nel gas naturale e nell’ibrido e noi supportiamo questa scelta virtuosa con i nostri veicoli. Iveco e Iveco Bus sono leader europei nel settore dei mezzi alimentati a gas naturale, con oltre 25 anni di esperienza’. Gli ospiti intervenuti ai festeggiamenti hanno potuto compiere una visita guidata allo stabilimento e assistere a una presentazione sulla storia di Iveco Bus e sulla sua attuale posizione come uno dei leader nel settore in Europa. La celebrazione dei 120 anni di Vysoké Myto è stata anche l’occasione per la presentazione di Aleš Loprais, il



pilota ceco entrato ufficialmente a far parte del Team Petronas- De Rooy-Iveco, a conferma ulteriore del forte legame tra Iveco e la Repubblica Ceca. Presentando il pilota, Pierre Lahutte ha commentato: “Da oggi, Aleš gareggerà con i colori di Iveco e con quelli della Repubblica Ceca nel mondo e potrà contare sul tifo degli oltre 3.100 dipendenti di Vysoké Myto”. Tra i veicoli delle gamme di Iveco e Iveco Bus esposti per l’occasione, ad attirare l’attenzione è stato soprattutto l’Iveco Powerstar – il camion che ha affrontato le strade più impegnative al rally più famoso del mondo, la Dakar sudamericana.

Nella pagina a fianco, l’ingresso dello stabilimento di Iveco Bus di Vysoké Myto, nella Repubblica Ceca. Sopra, l’inaugurazione del Bus Design Center alla presenza di Pierre Lahutte, Iveco Brand President. Sotto, il 120 millesimo autobus uscito dalle catene di montaggio di Vysoké Myto - un Crossway Pop - consegnato all’operatore francese Voyages Inglard



UN CROSSWAY POP MOLTO SPECIALE

In occasione dei festeggiamenti per i 120 anni di Vysoké Myto è avvenuta la cerimonia di consegna del 120 millesimo autobus uscito dalle catene di montaggio dello stabilimento di Iveco Bus della Repubblica Ceca. Si è trattato di un Crossway Pop, acquistato dall’operatore francese Voyages Inglard basato ad Aire-sur-la-Lys, nella regione Nord-Passo di Calais. La società transalpina, che ha una flotta di circa 180 veicoli, è uno dei principali operatori locali del trasporto scolastico, un settore d’attività nel quale movimentata circa 20 mila studenti al giorno. Molteplici sono le ragioni che hanno indotto Olivier Inglard, titolare dell’azienda, a scegliere gli interurbani della gamma Crossway. Le motivazioni spaziano dalle qualità intrinseche di comfort di marcia dei Crossway, ampiamente apprezzate dagli utenti, ai bassi consumi delle motorizzazioni Euro VI e all’elevato grado d’affidabilità dimostrato dai veicoli. Ma non bisogna scordare l’elevato valore residuo al termine del primo ciclo di vita operativa e i servizi di post-vendita offerti dal concessionario locale di Iveco Bus, SPL.



IL TRASPORTO SI FA GREEN

Oltre al Nuovo Eurocargo, esposti i leggeri della gamma Daily, i pesanti della serie Stralis, le versioni con motorizzazioni a gas naturale compresso (CNG) o liquefatto (LNG) e il concept Vision a ridotto impatto ambientale

Iveco ha presentato all'edizione 2015 del Solutrans di Lion, il Salone della Federazione francese dei carrozzieri, l'intera gamma di veicoli e di servizi dimostrando, con i 19 mezzi esposti, – 11 sullo stand e 8 in una pista di prova esterna - il proprio impegno tecnologico per la riduzione del Total Cost of Ownership (TCO) e per garantire la sostenibilità del trasporto su gomma. Un impegno testimoniato su più fronti con l'offerta di mezzi pesanti con motorizzazioni Hi-SCR Euro VI, prive di sistema di ricircolo dei gas di scarico e con filtro anti-particolato a rigenerazione passiva, con i propulsori Natural Power alimentati a gas naturale compresso (CNG), proposti sui Daily, Eurocargo e

Stralis, con l'innovativo cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti e con il concept Vision, dedicato alla mobilità del futuro. La star del Salone è stata, ovviamente, il Nuovo Eurocargo, il 'Camion che piace alla città', fresco del titolo di International Truck of the Year 2016, assegnatogli – proprio in occasione del Solutrans - da una giuria di 25 giornalisti internazionali delle principali testate del trasporto su gomma. Questo quarto successo arriva dopo i premi "International Truck of the Year 2013" vinto dallo Stralis, "International Van of the Year 2015" conseguito dal Daily e "International Coach of the Year 2016" ottenuto quest'anno dal Magelys di Iveco Bus. Tutto ciò rappresenta un importante riconoscimento dell'eccellenza

tecnologica di Iveco, volta a salvaguardare l'ambiente e ridurre i costi d'esercizio dei veicoli. La gamma Nuovo Eurocargo era presente sullo stand Iveco con un 140E25P furgonato per missioni di distribuzione, con un cabina- to a telaio ribassato 120EL21P CNG Natural Power, dotato di motorizzazione a gas naturale compresso, e con un 160E28P a cabina lunga. Sulla pista esterna, invece, erano a disposizione degli operatori del trasporto un 75E21 di 7,5 tonnellate, allestito con cisterna per GPL, un 12EL21P CNG Natural Power cassonato e un 180E32P di 18 tonnellate di massa totale

a terra, dotato di cassone ribaltabile. Ben rappresentata al Salone francese anche la gamma leggera Daily, che comprendeva un 35S213 doppia cabina con cassone, dotato di cambio automatico a 8 rapporti Hi-Matic, un furgone 35S21 Hi-Matic e un 70C21 con allestimento bisarca (sempre con cambio Hi-Matic), personalizzato con il logo degli All Blacks.

IMPEGNO, AFFIDABILITÀ, PRESTAZIONI E SPIRITO DI SQUADRA

Un logo che ricorda la rinnovata partnership di Iveco con la squadra neozelandese di rugby, che si è concretizzata nella messa a disposizione degli All Blacks di tre minibus Daily e di un Magelys per il trasporto del team e come supporto logistico, durante il campionato del mondo di rugby svoltosi nel recentemente nel Regno Unito. Pierre Lahutte, Iveco Brand President, ha dichiarato: "Siamo doppiamente fieri. Prima di tutto, di essere tra i sostenitori ufficiali degli All Blacks in Europa. In secondo luogo, perché i nostri due grandi campioni, il Daily, 'International Van of the Year 2015', e il Magelys, 'Coach of the Year 2016', hanno accompagnato i campioni del mondo verso un nuovo successo. Impegno, affidabilità, prestazioni e spirito di squadra: sono questi i valori che hanno guidato la leggendaria squadra neozelandese verso la vittoria, valori cui Iveco s'ispira totalmente per soddisfare i propri clienti, continuamente e quotidianamente". La gamma pesante Stralis era rappresentata sullo stand del Solutrans da un Hi-Street 190S42 cisternato, da un trattore full optional Hi-Way 440S56TP in serie limitata Le Mans e da un Hi-Road 440S3 TP LNG Natural Power, leader di mercato in Francia e in Europa nel comparto dei camion con motorizzazioni a gas naturale.

TECNOLOGIE DI PUNTA PER TUTTI I VEICOLI

Al Salone della Federazione francese dei carrozzieri, Iveco ha presentato anche tre tecnologie esclusive, che trovano applicazione in diversi segmenti dell'offerta di prodotto: le motorizzazioni diesel Euro VI Hi-SCR, senza ricircolo dei gas di



Nella pagina a fianco, uno schieramento di nuovi Eurocargo con motorizzazioni diesel e CNG. Sopra, un Daily Hi-Matic con cambio automatico a otto rapporti

scarico e con rigenerazione solo passiva del filtro anti-particolato, i propulsori Euro VI a gas naturale o a bio-metano compresso o liquefatto e il cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti, proposto sulla serie Daily. Già noti per la loro affidabilità, prestazioni e consumi ridotti, i motori Tector e Cursor Euro VI, le cui potenze vanno da 160 a 560 Cv, sono caratterizzati dall'esclusiva tecnologia Hi-SCR di FPT Industrial. È una soluzione che non modifica il processo di combustione, che rimane ottimizzato in funzione delle prestazioni e della riduzione dei consumi. L'abbattimento degli inquinanti è affidato al sistema di post-trattamento dei gas, costituito da un catalizzatore ossidante (DOC), da un filtro anti-particolato a rigenerazione passiva, da un condotto a elevata turbolenza nel quale viene nebulizzata una miscela di acqua e urea, da un catalizzatore SCR (che converte gli ossidi d'azoto con un'efficienza superiore al 95%) e da un catalizzatore finale (CUC) che elimina l'ammoniaca in eccesso. I vantaggi della soluzione HI-SCR sono molteplici: spaziano dalla semplicità costruttiva al peso ridotto, all'efficienza dei consumi. Inoltre, non è richiesta l'installazione (come invece avviene per i motori dotati di sistema di ricircolo EGR) di radiatori frontali di dimensioni maggiorate per disperdere il carico termico generato dal propulsore. Ugualmente innovativi ed efficienti sono le motorizzazioni a gas naturale. Ne è un esempio il Cursor 8 CNG Euro VI, privo di dispositivo di ricircolo dei gas EGR, di catalizzatore SCR e di filtro anti-particolato, che non ha bisogno di nessun additivo grazie a un processo di combustione ottimale ed efficiente della miscela aria-metano in proporzioni stechiometriche. Alimentabili al 100% con il bio-metano, carburante prodotto dalla valorizzazione dei rifiuti, i veicoli CNG di Iveco garantiscono, in questo caso, un bilancio neutro delle emissioni di CO₂ e rappresentano un passo significativo nel processo di transizione verso le fonti di energia più sostenibili rispetto al petrolio. La leadership europea di Iveco nel settore delle trazioni alternative è confermata dagli oltre 8.500 veicoli commerciali e mezzi pesanti e più di 5.500 autobus in circolazione con motorizzazioni a gas naturale, catene cinematiche ibride o elettriche.

FRATELLI IAIA

L'ITALIA CHE VINCE

Cinque trattori Stralis Hi-Way Euro VI si aggiungono al parco macchine dell'azienda di San Vito dei Normanni (Brindisi) che continua il lungo rapporto di fedeltà con il marchio Iveco iniziato negli anni '70





Un'azienda di famiglia che ha sempre acquistato camion Iveco perché ne apprezza i numerosi pregi, perché è orgogliosa di comprare italiano e perché, negli anni, ha instaurato un rapporto di fiducia con la concessionaria di riferimento, la Saicar di Lecce. Sono queste le motivazioni dell'acquisto di cinque trattori Stralis Hi-Way Euro VI da parte della Fratelli Iaia di San Vito dei Normanni (Brindisi). L'azienda pugliese, che ha una flotta costituita da un centinaio di veicoli delle gamme Daily, Eurocargo e Stralis, è attiva in settori diversificati del trasporto su gomma. Opera, infatti, nell'intermodalità, nella movimentazione degli sfusi, delle merci pericolose che richiedono la certificazione ADR ma, soprattutto, nel trasporto e nella logistica in regime di temperatura controllata di prodotti alimentari deperibili. Nel portafoglio clienti della società pugliese, che ha circa 120 dipendenti, figurano nomi d'eccellenza, come la Ferrero, la Parmalat e il gruppo Eni. "Abbiamo comperato i nuovi Stralis 440S50 motorizzazione Cursor 13 Euro VI da 500 Cv, - spiega Francesco Iaia, figlio di Vito Iaia, uno dei fondatori dell'azienda - per diverse ragioni. Prima di tutto, abbiamo un rapporto più che trentennale con la casa italiana e una lunga e positiva collaborazione con la concessionaria Iveco di riferimento, la Saicar di Lecce. Ci piace, inoltre, l'idea di comprare un prodotto nazionale, di cui abbiamo avuto modo di toccare con mano il livello qualitativo. Dei nuovi Stralis Euro VI abbiamo apprezzato soprattutto i consumi contenuti, inferiori a quelli delle versioni Euro V, e le qualità del cambio automatizzato, adottato sui nostri veicoli già a partire dal 2008. Poi, conta l'affidabilità. Il trasporto di prodotti alimentari in regime di temperatura controllata richiede, infatti, veicoli con un elevato tasso di disponibilità per rispettare i rigorosi tempi di consegna, proprio come gli Stralis Hi-Way Euro VI. Un altro aspetto accuratamente valutato dal management dell'azienda al momento dell'acquisto è stato l'assistenza post-vendita. Anche da questo punto di vista, le nostre precedenti esperienze con la rete assistenziale Iveco sono state più che positive. Questa nuova tappa nel cammino di sviluppo della Iaia - conclude Francesco - è dedicata a Vito Iaia, mio padre e uno dei fondatori, insieme al fratello Annibale, della società. È stata la sua passione, l'amore per la professione di trasportatore - il termine è più che appropriato - a far decollare la società e a porre le basi per i traguardi di oggi". La concessionaria di riferimento La Saicar nasce nel 1978 e diventa, nel corso degli anni, un'azienda solida con una presenza capillare su tutto il territorio di Lecce, Brindisi e Taranto, grazie alla lunga esperienza acquisita nel settore dei veicoli industriali. È una concessionaria sorta per volontà di Giulio Musca, attualmente affiancato dai figli Angelo, Antonio e Francesco. Oggi la Saicar è una concessionaria con un'elevata quota di immatricolazioni nel territorio di riferimento in tutti i segmenti di mercato. Con la nuova struttura inaugurata nell'ottobre del 2003 a Lecce, la Saicar può contare su un moderno impianto di 22 mila m² e su un'officina di 2 mila m², dotata di tre carri ponte e strumentazioni all'avanguardia nella diagnostica (Modus, I.W.T., IT2000 e Easy). Completano il tutto un'area di 10 mila m² per l'esposizione dei nuovi veicoli, un piazzale di 7mila m² per i camion di seconda mano del programma Usato Plus, un magazzino ricambi di 600 m² su due piani e i nuovi uffici direzionali. Attualmente, la Saicar ha un organico di 28 dipendenti, fra impiegati amministrativi, magazzinieri e tecnici d'officina.

A fianco, i nuovi trattori Stralis Hi-Way consegnati alla Fratelli Iaia. In alto, Vito Iaia, uno dei fondatori dell'azienda di San Vito dei Normanni (Brindisi)



protagonisti

IVECO

GHETTI



**Importante
fornitura
di Trakker
e di Daily
all'impresa
toscana
attiva nella
costruzione
d'infrastrutture,
nelle bonifiche
ambientali,
nelle
demolizioni
e nel recupero
degli inerti.
Perché
sono stati
scelti
i camion
di Iveco**

VARVARITO LAVORI

NUOVA ENERGIA IN CANTIERE

La concessionaria Iveco Ghetti di Sesto Fiorentino (Firenze) ha recentemente completato un'importante fornitura di mezzi da cantiere alla Varvarito Lavori di Firenze, un'impresa attiva nella costruzione d'infrastrutture, nel movimento terra, nelle bonifiche ambientali, nelle demolizioni e nel recupero degli inerti. L'azienda toscana

ha ricevuto quattro cabinati Trakker 8x4 410E50 allestiti con cassone ribaltabile, un trattore Trakker 720E50 6x4 per il traino di carichi eccezionali, due Daily 35S15 doppia cabina con cassone fisso telonato, un Daily cassonato e un altro Daily 35C15 attrezzato a officina mobile. La fornitura dei veicoli giunge in un momento favorevole per il comparto delle macchine movimento terra – e, quindi, per le imprese di costruzione –



che ha fatto registrare nel terzo trimestre di quest'anno un incremento delle vendite di quasi il 43% rispetto all'analogo periodo del 2014. "I Trakker 8x4 cassonati – spiega Angelo Varvarito, titolare dell'azienda toscana – vengono utilizzati, a pieno carico in compiti heavy duty, per gli sbancamenti di terra e ghiaia legati alla costruzione di un tratto autostradale, con percorrenze medie annue attorno ai 40-50mila chilometri.

I Daily, invece, sono adibiti al trasporto del personale specializzato sui cantieri (soprattutto i doppia cabina), agli interventi di manutenzione sui macchinari e per il rifornimento del carburante. La scelta dei mezzi di Iveco è legata alla qualità e all'affidabilità del prodotto, fattori riscontrati sul terreno dopo i primi mesi d'attività in condizioni operative reali. Il fatto curioso, almeno dal punto di vista storico, – conclude Varvarito – è che l'azienda ha iniziato la propria attività nel campo delle costruzioni con un antenato dei moderni Trakker. Il primo camion era, infatti, un Fiat 642 allestito con cassone ribaltabile, che venne successivamente sostituito da un altro 642". Il principale settore d'attività della Varvarito Lavori è quello della costruzione di opere sia urbane, sia extraurbane. Grazie alla lunga esperienza acquisita, realizza per committenze pubbliche e private, opere

idrauliche, acquedotti, fognature, discariche, opere stradali, ponti, viadotti, gallerie, movimento terra, opere e strutture speciali nel sottosuolo, opere d'ingegneria naturalistica, ripristini e protezioni ambientali, verde e arredo urbano e impianti sportivi. Le attività in campo ambientale si estendono anche al settore delle bonifiche di suoli e sottosuoli. Dove sono presenti attività industriali dismesse, depositi di combustibili interrati, aree destinate alla variazione della destinazione d'uso, la Varvarito Lavori interviene sia a livello di progettazione attraverso la realizzazione di Piani di caratterizzazione, analisi del rischio specifico e progetti di Bonifica, sia a livello di esecuzione degli interventi. Grazie alla dotazione di moderni macchinari e tecnologie e al personale qualificato, l'azienda toscana è leader nel settore delle demolizioni. Ogni demolizione viene studiata e progettata nei minimi dettagli e ne viene valutato l'impatto ambientale. Il materiale di risulta è successivamente trasportato per lo smaltimento o il recupero. Un'attività, questa, iniziata nel 1998, trattando sia gli inerti provenienti dalle commesse aziendali, sia quelli generati da altre aziende edili. Il materiale, prima di essere sottoposto a trattamento, è analizzato per accertarne la conformità alla vigente normativa ambientale e, solo dopo questa verifica, è ammesso al processo di recupero. La fornitura dei Trakker e dei Daily è stata curata dalla concessionaria Iveco di riferimento, la Ghetti, che opera con due sedi nelle province di Firenze e di Arezzo. La Ghetti, che gestisce due magazzini di distribuzione dei ricambi, coordina le attività di 11 officine autorizzate dislocate lungo i principali assi di comunicazione toscani. La concessionaria Iveco Ghetti commercializza circa 500 veicoli l'anno di nuova fabbricazione e oltre 600 camion di seconda mano.

Nella pagina a fianco, lo schieramento dei nuovi Trakker della Varvarito Lavori. Sotto, la cerimonia di consegna dei veicoli ad Angelo Varvarito (a destra), titolare dell'azienda toscana



AUTOTRASPORTI VIRGILI

DUE STRALIS PER L'ANNIVERSARIO



L'Autotrasporti Virgili festeggia i quarant'anni d'attività con l'acquisto di due Stralis 260S56 per potenziare la flotta. Una lunga storia di fedeltà al brand Iveco e alla concessionaria di riferimento, la Strappini

Le ricorrenze e i rapporti personali sono molto importanti nel nostro paese. Lo dimostra l'incontro conviviale fra i titolari di un'azienda di trasporto – l'Autotrasporti Virgili di Alleronza Scalo (Terni) – e quelli di una concessionaria Iveco – la Strappini di Spello – per festeggiare due avvenimenti: i quarant'anni d'attività della Virgili, che segnano anche la fedeltà al brand italiano e alla concessionaria di riferi-

mento, e la consegna di due nuovi Stralis 260S56 alla società di Alleronza Scalo. Gli Hi-Way 6x2, che sono entrati a far parte del parco veicoli della Virgili costituito da 12 camion, vengono utilizzati per il trasporto del marmo, in blocchi, lastre o semi-lavorati, dall'Umbria verso le regioni del Nord o dalle aree di origine a Carrara o nel veronese, verso le zone di distribuzione, situate in Toscana, Emilia Romagna, Marche e Abruzzo. Poiché gli autotreni della società di Alleronza Scalo viaggiano quasi sempre a

pieno carico con percorrenze di 100-110 mila chilometri l'anno, la scelta della motorizzazione è caduta, ovviamente, sul Cursor 13 Euro VI più prestazionale capace di 560 Cv e 2.300 Nm di coppia di picco. 'Compriamo camion Iveco – precisa Giovanni Virgili, fondatore dell'azienda – da sempre, cioè da quando siamo entrati nel mercato dell'autotrasporto quarant'anni fa. Li conosciamo molto bene, ne apprezziamo le qualità, i ricambi sono facilmente reperibili a costi contenuti. E, soprattutto, c'è un rapporto d'amicizia che si è instaurato con i titolari della concessionaria Iveco di riferimento, la Strappini, alla cui officina ci appoggiamo per i tagliandi e per gli interventi più complessi, mentre per i controlli di routine abbiamo un'officina interna". Tanti anni di attività sul mercato per un'azienda, portano con loro inevitabilmente storie vissute e ricordi che s'intrecciano con la realtà del nostro paese, del suo sviluppo e dei suoi momenti di difficoltà e di entusiasmo.

C'è tutto questo nella storia di Giovanni Virgili, fondatore della Autotrasporti Virgili, che quest'anno festeggia i 40 anni di vita. L'idea nasce alla fine degli anni 50, quando la situazione socio-economica italiana è in forte evoluzione.

Il boom industriale è alle porte e Giovanni, come tanti altri, sogna di cambiare vita, decidendo di abbandonare la campagna per dedicarsi ad altro. Inizia, quindi, a lavorare come autista di mezzi pesanti, dedicandosi a un'attività resa difficile dai collegamenti stradali ancora precari, dai fondi non asfaltati, dai camion poco affidabili e dalla necessità, che allora era una realtà quotidiana, di effettuare riparazioni improvvisate on

the road. Ma lo spirito pionieristico e l'entusiasmo per un'Italia tutta da costruire fecero superare ogni difficoltà, tanto che nel 1975 Giovanni Virgili decise di aprire la propria azienda, "esattamente il 12 marzo" – ricorda con orgoglio – custodendo quella data come una ricorrenza speciale, al pari di quelle famigliari. La storia dei successivi 40 anni è stata un susseguirsi di tappe che hanno consentito di superare le difficoltà dei periodi più bui e di cavalcare lo sviluppo degli anni buoni, in simbiosi con la storia d'Italia degli ultimi decenni.

L'azienda nata da un'aspirazione del fondatore Giovanni, tuttora in piena attività affiancato dai figli, può contare oggi su una sede logistica situata ad Allerona Scalo (Terni), un importanteparco di pesanti stradali, interamente Iveco, e un portafoglio clienti che annovera gruppi internazionali del settore della produzione di marmi.

Alla cerimonia di consegna dei due nuovi Stralis – che è stata anche l'occasione per il dono di una targa di riconoscimento al titolare per la fedeltà al brand Iveco e alla concessionaria – sono intervenuti Alberto Strappini della concessionaria Iveco di riferimento, Alessandro Damiani, District manager di CNH Industrial, Antonello Caldarola, Service zone manager di CNH Industrial, e Giovanni, Claudio e Fabrizio Virgili. La Strappini è concessionaria Iveco dal 1980, ma è attiva sul mercato dal 1942. Opera nelle province di Viterbo, Terni, Rieti e L'Aquila con quattro sedi: a Orte (Viterbo), a Terni, a L'Aquila e a Spello (Perugia), che è la sede storica dove è ubicato anche il centro usato. Coordina, inoltre, l'attività di 11 officine autorizzate.

Nella pagina a fianco, la cerimonia di consegna dei nuovi Stralis, presso la sede dell'Autotrasporti Virgili. Sotto, uno schieramento dei veicoli della flotta dell'azienda di Allerona Scalo (Terni)





IL TUTTO ELETTRICO MADE IN FRANCE

Si chiama GX ELEC il nuovo autobus a trazione elettrica presentato in Francia da Heuliez Bus, brand di CNH Industrial, leader nelle tecnologie ibride per i veicoli di trasporto pubblico

Heuliez Bus, leader francese nelle tecnologie ibride per gli autobus e brand di CNH Industrial, ha recentemente presentato un autobus 100% elettrico, il GX ELEC, che sarà testato dall'operatore dei trasporti pubblici di Parigi RATP. Nel corso della conferenza-stampa di presentazione, che si è svolta presso lo showroom parigino del Motor Village lungo gli Champs-Élysées, è stato anche possibile provare il veicolo per le strade di Parigi. Per il brand francese, il GX ELEC è la più recente realizzazione, che testimonia il proprio impegno nella progettazione di trazioni alternative al gasolio per i mezzi di trasporto. Con oltre a 400 autobus ibridi venduti fino a oggi, Heuliez Bus s'impegna a for-

nire alternative reali ai carburanti di origine fossile. I nuovi veicoli a zero emissioni in ambito locale riducono la produzione di gas serra, l'inquinamento acustico e le vibrazioni. La nuova gamma, progettata per soddisfare le esigenze dei trasporti urbani di oggi, utilizza un sistema di ricarica notturna con pre-riscaldamento presso il deposito durante i mesi invernali. Heuliez Bus, che può contare su oltre 440 addetti, ha una quota di mercato di circa 26% in Francia. Nello stabilimento francese di Rorthais sono concentrate le attività ricerca e sviluppo, produzione, vendita, assistenza post-vendita, formazione, ricambi, acquisti e risorse umane. Sul canale YouTube di CNH Industrial <http://bit.ly/GX-ELEC> è possibile guardare un video per scoprire tutte le caratteristiche della gamma GX ELEC.

RIGENERAZIONE? NO GRAZIE. CONTINUE A VIAGGIARE CON IVECO.



CORRI IN CONCESSIONARIA
O CHIAMA IL NUMERO VERDE

Numero verde
800-800288

WWW.IVECO.IT

ZERO INTERVENTI DEL GUIDATORE

- Nessuna attenzione particolare al fondo stradale
- Nessuna restrizione operativa

EFFICIENZA DEI CONSUMI

- Il carburante non viene utilizzato per bruciare il particolato
- Nessuna perdita di potenza per raffreddare i gas di scarico

DURATA

- I motori HI-SCR respirano solo aria fresca e pulita
- Basse temperature e nessuno shock termico dentro il DPF

SEMPLICITÀ

- Un solo sistema di post-trattamento
- Nessun componente addizionale nel motore e nel sistema di raffreddamento.



PIONIERE DI QUESTA TECNOLOGIA
IVECO È PRIMA NEL SETTORE AD OFFRIRE LA SOLUZIONE
SCR ONLY SU TUTTA LA SUA GAMMA DI CAMION.

HI-SCR. L'ITALIA CHE VINCE. 

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile

NUOVO EURO CARGO

IL CAMION CHE PIACE ALLA CITTÀ



SOSTENIBILE

Motori Euro VI
con esclusiva tecnologia HI-SCR:
emissioni ridotte e risparmio di carburante
fino all'8% senza EGR.

SICURO

Sistema di frenata di emergenza AEBS,
sistema di rilevazione corsia LDWS,
Cruise Control adattivo ACC,
comandi al volante, airbag lato guida.

VERSATILE

Più di 11.000 configurazioni possibili.
Disponibile anche nella versione 4x4.
8 tipi di cabina.

QUALITÀ DELLA VITA E DEL LAVORO.

- Nuovo stile, dentro e fuori: nuovi esterni completamente ridisegnati, nuovi interni ergonomici con sedile di guida ultraconfortevole e nuovo ufficio mobile.
- Nuove prestazioni: 7 motori, da 160 a 320 CV, di cui 2 (nuovo Tector 5 da 160 e 190 CV) ottimizzati per sviluppare più coppia ad un regime inferiore.
- Nuovi costi di esercizio ridotti grazie ai motori con consumi ottimizzati e alle soluzioni telematiche.

NUOVO EURO CARGO: ECCELLENTE COME SEMPRE.



"Iveco ha presentato un nuovo camion nel segmento dei medi che innalza ulteriormente gli standard in un settore estremamente competitivo nel quale Eurocargo costituisce il principale punto di riferimento da 25 anni."

Gianenrico Griffini, Presidente di International Truck of the Year



WWW.IVECO.IT

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile

NUOVO EURO CARGO. L'ITALIA CHE VINCE.