

SETTEMBRE-DICEMBRE 2014

Camion & Servizi

rivista dell'Autotrasporto



IL NUOVO DAILY È VAN OF THE YEAR 2015



GUARDA
IL VIDEO



INTERVISTA A
**PIERRE
LAHUTTE**



VEICOLI
CON MOTORI
CNG - LNG



**PROVA
NUOVO DAILY
MINIBUS**

& eventi

4



La notte magica del Daily

Il nuovo commerciale di Iveco si aggiudica il prestigioso titolo di Van of the Year 2015 nella serata inaugurale del Salone di Hannover

50 Come sarà la Dakar 2015

& focus

8



Verso nuove sfide

Pierre Lahutte, Iveco Brand President, illustra le strategie di Iveco per imporsi in Europa e sui mercati extra-UE

& prodotto

10



Test su strada: Nuovo Daily 35S15V

Provato in condizioni operative reali il furgone da 10,8 m³ con motorizzazione FPT Industrial di 2,3 litri da 146 Cv

22 Trazioni alternative: camion a CNG-LNG

36 Prova su strada del Nuovo Daily Minibus Tourys da 170 Cv

& Parts&Services

32



Più forti insieme

Più servizi di post-vendita e un nuovo packaging per i ricambi dei 12 brand di CNH Industrial per fidelizzare il cliente e ridurre il TCO

Rubriche

- 20 Iveco in action**
- 27 Iveco nel mondo**
- 30 Camion mio**
- 44 Protagonisti**

G. Alberti & C.
GIL Transport
Vacca Autotrasporti



DIRETTORE RESPONSABILE MAURIZIO PIGNATA **DIRETTORE EDITORIALE** EMANUELA DE VITA **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), MONICA BERTOLINO, EMANUELA DE VITA, GIUSEPPE PESCE, MAURIZIO PIGNATA, SIMONA RICHINO **COLLABORATORI** GIUSEPPE BELLETTI, SARA BUOSI, MARIKA COMINO, ELISA FONTANA, CARLA FRANCONI, FRANCESCA GRANDI, PIERLUIGI LUCCHINI, ALESSIA MORINO, ALESSANDRO OITANA, SERGIO PIPERNO BEER, MARTA RAVA, FRANCO ZORZETTO **EDITORE** SATIZ TPM S.R.L. - CORSO TAZZOLI 2/15/13, 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



La star di questo numero di *Camion & Servizi* è, ovviamente, il Nuovo Daily che, al Salone di Hannover, ha conquistato il prestigioso riconoscimento di Van of the Year 2015, assegnato da una giuria di 23 giornalisti specializzati delle principali riviste europee del trasporto su gomma. Un grande risultato, ancora più significativo perché ottenuto nell'anno della competizione più serrata nella storia del premio, superando i competitor di tutta Europa. E del Nuovo Daily – ma anche di innovazione tecnologica e delle strategie di Iveco nei paesi della UE e altrove – parla Pierre Lahutte, Iveco Brand President, nell'intervista concessa a *Camion & Servizi*. Il Nuovo Daily, oltre a essere Van of the Year 2015, è il simbolo dell'Italia che vince, come dice il claim della campagna pubblicitaria del nuovo veicolo, nella quale Iveco ha coinvolto i principali fornitori di componenti del nostro paese. Il Nuovo Daily è il protagonista, infine, di due prove su strada, che ne hanno messo in evidenza le doti di silenziosità, comfort, bassi consumi e guidabilità. La prima ha riguardato il furgone 35S15V a ruota posteriore singola con motorizzazione da 146 Cv, mentre nel secondo test è stata esaminata la versione turistica Tourys del Nuovo Daily Minibus. Grande risalto viene dato in questo numero del giornale ai veicoli a trazione alternativa e, in particolare, a quelli con propulsori alimentati a gas naturale compresso (CNG) o liquefatto (LNG). È un settore dove Iveco vanta una leadership tecnologica indiscussa, testimoniata dagli oltre 12mila veicoli di questo tipo – camion, veicoli commerciali leggeri e autobus – in circolazione in Europa. I mezzi a metano, grazie all'introduzione dei serbatoi criogenici per il gas liquefatto, stanno riscuotendo crescenti successi di mercato e si dimostrano competitivi anche nel settore dei pesanti stradali. Lo dicono le aziende, come la LIDL e la LC3, che puntano sui veicoli green per una logistica eco-compatibile. Sempre in tema d'innovazione, *Camion & Servizi* svela i segreti del concept Vision, presentato all'IAA di Hannover, che delinea la roadmap di Iveco verso un veicolo commerciale del futuro a basso impatto ambientale, con un'interfaccia user friendly con il conducente e con un vano di carico decisamente hi-tech. Sul numero che chiude il 2014, merita particolare risalto il supporto dato da CNH Industrial a sostegno dell'impegno di Telethon per la cura delle malattie genetiche rare. Una solidarietà che si è concretizzata per Iveco nel devolvere all'organizzazione i proventi ottenuti dalla messa all'asta di un Nuovo Daily. L'Italia che vince, con il cuore. Auguri di buone feste e, come di consueto, buona lettura.

Emanuela De Vita





LA NOTTE MAGICA DEL DAILY

**Il Nuovo Daily si aggiudica il titolo di Van of the Year 2015
alla 65^a edizione del Salone Internazionale dei Veicoli Commerciali (IAA).
Tutte le novità di prodotto e le soluzioni tecnologiche
presentate sullo stand Iveco**

di Giorgio Garrone

Dopo la notte da Oscar che due anni fa ha laureato lo Stralis Hi-Way International Truck of the Year 2013 al Salone Internazionale dei Veicoli Commerciali (IAA) di Hannover, Iveco ha fatto centro un'altra volta, con il Nuovo Daily. Il leggero della casa italiana si è, infatti, aggiudicato il 23 settembre scorso sempre ad Hannover nella serata inaugurale dell'IAA, il titolo di International Van of the Year 2015. Il premio è stato assegnato da una giuria composta da 23 giornalisti, appartenenti alle principali riviste europee del trasporto su gomma. Il titolo di Van of the Year è attribuito ogni anno al veicolo che, secondo la giuria, ha fornito il miglior contributo all'efficienza e alla sostenibilità del trasporto delle merci su strada, in termini d'impatto ambientale e sicurezza. Il Nuovo Daily si è imposto con un margine di 17 punti sugli altri modelli finalisti di Fiat, Ford, Mercedes-Benz e Renault-Opel, nell'anno della competizione più serrata da quando è stato istituito il riconoscimento, nel lontano 1991.

"Siamo davvero orgogliosi che il Nuovo Daily – ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President, ricevendo il premio dal Presidente della giuria Jartlath Sweeney – sia stato premiato con il prestigioso riconoscimento di Van of the Year. Il Nuovo Daily rappresenta un importante passo in avanti per Iveco nel miglioramento del costo totale di gestione, del comfort, della guidabilità, produttività e sostenibilità. Vorremmo dedicare questo premio ai nostri clienti, che ogni giorno possono contare su questo compagno di lavoro affidabile e sicuro".

PRODOTTI, SOLUZIONI PER RIDURRE I COSTI E TRAZIONI ALTERNATIVE

Tre sono stati i principali temi sviluppati da Iveco sullo stand di oltre 2.500 metri quadri allestito alla 65a edizione del Salone di Hannover: oltre al prodotto, con il Nuovo Daily in veste di protagonista, e ai più recenti modelli delle gamme media e pesante di Iveco, dei mezzi off-road di Astra e degli autobus di Iveco Bus, il focus è stato sulle soluzioni tecnologiche per ridurre il costo totale di gestione (TCO) dei veicoli

Dedichiamo questo premio ai nostri clienti, che ogni giorno possono contare su un compagno di lavoro affidabile e sicuro

e sulle alimentazioni alternative a basso impatto ambientale. Nel dettaglio, i veicoli proposti all'IAA comprendevano sei Nuovi Daily fra cui un furgone con l'inedita volumetria di 10,8 m³ e, in anteprima mondiale, il nuovo cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti, sviluppato in collaborazione con ZF. La gamma Daily era completata da un cabinato con massa totale a terra da 7,2 tonnellate, best-in-class nel proprio segmento, e da un Daily CNG, con motore alimentato a gas naturale compresso. Per i medi, era presente un Eurocargo 4x4 da 15 tonnellate, mentre i pesanti erano rappresentati da quattro Stralis, fra cui un trattore alimentato a gas naturale liquefatto (LNG) e un Super-Light, versione alleggerita dello Stralis, dotata di soluzioni tecniche specifiche finalizzate alla riduzione della tara. Erano, inoltre, presenti in un'area specificamente dedicata ai veicoli off-road un Trakker 8x4 e il Trakker Dakar, il veicolo che ha partecipato all'ultima edizione del rally in Sudamerica. Il panorama dei modelli per il cava-cantiere era completato dal nuovo Astra HD9 con motorizzazione Euro VI





da 560 Cv, presentato per la prima volta sulla scena internazionale. Anche Iveco Bus, marchio di CNH Industrial per il trasporto pubblico, era presente ad Hannover con due veicoli: un Nuovo Daily Minibus e un Crossway Low Entry da 12 metri, un autobus polivalente adatto al trasporto urbano e interurbano, leader nel proprio segmento in Europa.

A simboleggiare l'impegno per la mobilità del futuro Iveco ha, inoltre, presentato all'IAA il Vision, un concept di commerciale leggero a basso impatto ambientale, che incorpora un ampio ventaglio di soluzioni innovative. Il concept coniuga prestazioni elevate e massima efficienza in un mezzo pensato per un utilizzo professionale e sostenibile, che non è solo uno strumento di lavoro ma una vera e propria piattaforma di business, un centro direzionale in movimento. Il Vision è anche un laboratorio per il futuro, sviluppato con il coinvolgimento di oltre 20 partner - fra cui Bosch, Brembo, Dainese, ST -, che anticipa la roadmap delle innovazioni Iveco. Si tratta di soluzioni avanzate, che riguardano l'impatto ambientale, le trazioni alternative, l'assistenza e il comfort del conducente, oltre al miglioramento della produttività.

Lo stand di Iveco era completato da un'area dedicata alla telematica, per approfondire la conoscenza delle funzioni di Iveconnect, l'esclusivo sistema tecnologico con interfaccia touchscreen, disponibile sul Nuovo Daily, sui pesanti della gamma Stralis e sui Trakker, che consente di gestire, in modo intuitivo e integrato, l'infotainment, la navigazione e strumenti di ausilio alla guida.

DAILY ÜBER ALLES

Il Nuovo Daily è stato, ovviamente, il protagonista dello stand Iveco ad Hannover. La terza generazione del commerciale leggero, presentata ufficialmente lo scorso giugno, ha fatto il proprio debutto davanti al grande pubblico internazionale, mettendo in evidenza i tanti plus di prodotto: best in class per volumetria e portata, nuove versioni furgone con vani di carico fino a 20 m³, comfort, guidabilità, consumi ridotti e oltre l'80% dei componenti ridisegnati. Per non parlare del DNA da piccolo camion, basato su un telaio a longheroni e traverse, che ha

determinato il successo di vendite delle precedenti generazioni. Particolarmente apprezzate dal pubblico e dagli addetti ai lavori alcune novità tecniche introdotte sul nuovo modello, come la sospensione anteriore Quad-Leaf, il cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti e la versione da 7,2 tonnellate di peso totale a terra. La Quad-Leaf, standard per tutti i modelli fino a 3,5 tonnellate, è la sintesi delle due precedenti versioni per i veicoli a ruota singola e ruota gemellata.

Della prima offre il vantaggio dell'incremento di portata, mentre dalla seconda eredita l'altezza da terra e il carico ammissibile sull'asse. Il nuovo cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti, best-in-class per flessibilità, efficienza ed economia, assicura un elevato comfort di marcia. I passaggi di rapporto, che avvengono in meno di 200 millisecondi, risultano più veloci e precisi rispetto alle capacità di un conducente esperto. La gestione elettronica del cambio permette di selezionare due modalità di funzionamento: Eco, per effettuare cambi marcia fluidi ai bassi regimi, migliorando il comfort e riducendo i consumi, e Power, che determina passaggi di

rapporto più rapidi ai regimi elevati, assicurando innesti precisi per un feeling di guida performante. Per consolidare il proprio ruolo di leader di mercato nel segmento sopra le 6 tonnellate di peso, Iveco ha presentato ad Hannover la versione da 7,2 tonnellate del Nuovo Daily, che consente portate utili fino a 4,9 tonnellate.

IL GAS FA BENE ALL'AMBIENTE

All'IAA, Iveco ha ribadito la propria leadership nel settore delle trazioni a gas naturale, testimoniata dalle oltre 12mila unità consegnate (di cui 2mila nel corso del 2013) fra leggeri, medi, pesanti e autobus, esponendo alcuni modelli della propria offerta di prodotto. Sullo stand erano presenti il Nuovo Daily in versione CNG e lo Stralis LNG Euro VI. Il Nuovo Daily a gas naturale compresso mantiene gli stessi punti di forza del modello diesel in termini di coppia, capacità di carico e guidabilità. Lo Stralis Natural Power Euro VI, alimentato a metano liquefatto (LNG), è stato presentato al pubblico internazionale con un nuovo serbatoio conforme alla revisione del

Il concept Vision è un laboratorio per il futuro, che anticipa la roadmap delle innovazioni di Iveco



Regolamento UNECE R110, che consente l'omologazione europea dei veicoli LNG. Lo Stralis a metano liquefatto ha un'autonomia di oltre 750 chilometri. Il trattore esposto, un AT440S34T/P LNG, è equipaggiato con 4 bombole di CNG da 70 litri e con un serbatoio criogenico di LNG da 510 litri. Il gas naturale è immagazzinato allo stato liquido alla temperatura di -130°C e alla pressione di 10 bar. Prima di essere iniettato nel motore, viene convertito allo stato gassoso.

I vantaggi dei mezzi alimentati a CNG sono molteplici, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale, sia sotto il profilo dell'economicità di gestione. Sono, infatti, più ecologici dei diesel Euro VI, poiché il gas naturale è un combustibile pulito, con minime emissioni di particolato (-95% rispetto al Diesel) e di ossidi d'azoto NOx (-35%). Inoltre, con i veicoli alimentati a CNG, le emissioni di anidride carbonica CO₂ – il principale responsabile dell'effetto serra – sono ridotte dal 10% fino al 100%. Quest'ultimo risultato viene ottenuto con l'utilizzo di bio-metano. Le motorizzazioni a gas naturale presentano altri due vantaggi: una riduzione della rumorosità di 5 decibel, rispetto alle versioni diesel, il che fa dei veicoli a CNG la piattaforma ideale per le missioni di raccolta dei rifiuti e di distribuzione notturna nelle aree urbane, e un abbattimento fino al 10% del costo totale d'esercizio dei mezzi (TCO).

4,5% rispetto alla versione Euro V dello Stralis. Il risultato è stato certificato dal TÜV, uno dei più autorevoli centri di certificazione tecnica d'Europa. L'abbattimento dei consumi è dovuto a tre fattori principali: l'introduzione della funzione Eco-Roll, disponibile in abbinamento con il cambio automatizzato Eurotronic 2, una migliorata gestione termica del motore e l'utilizzo di un lubrificante sintetico a bassissima viscosità, con gradazione SAE 0W-20. L'Eco-Roll, in particolare, permette di sfruttare al massimo l'inerzia del veicolo sui tratti in lieve discesa, aprendo la catena cinematica per ridurre temporaneamente il regime motore a 600 giri al minuto. Tutte le novità dell'Efficiency Package saranno offerte di serie sugli Stralis con motorizzazioni Cursor 11 e Cursor 13.

A queste soluzioni tecniche si aggiungono quelle relative alla manutenzione che vedono un allungamento da 450mila a 600mila chilometri degli intervalli di sostituzione del filtro antiparticolato (DPF), montato a valle dei Cursor 11 e Cursor 13. Nel complesso, le migliorie introdotte da Iveco si traducono in un risparmio medio di 4.500 euro in tre anni sui costi medi d'esercizio di un trattore da lunga distanza con una percorrenza di 150mila chilometri l'anno. A rappresentare la gamma media, c'era l'Eurocargo Euro VI, che ha messo in luce ad Hannover le proprie qualità di affidabilità, flessibilità e polivalenza. Le nuove motorizzazioni Tector 5 e Tector 7 Euro VI montate sull'Eurocargo sono le uniche, nell'ambito del segmento medio, ad adottare l'esclusiva tecnologia Hi-SCR, brevettata da FPT Industrial, che non richiede la presenza del dispositivo di ricircolo dei gas di scarico (EGR). Nelle missioni miste tipiche di un camion medio, con un'alternanza di tratti urbani, interurbani e autostradali, l'efficienza del sistema Hi-SCR mantiene invariato, rispetto alle versioni Euro V, il consumo equivalente di gasolio e urea. L'Hi-SCR permette, inoltre, di ottenere migliori prestazioni nelle missioni interurbane, con riduzioni dei consumi dell'ordine del 2%.

STRALIS ED EUROCARGO CAMPIONI DI RISPARMIO

Per la gamma pesante, la principale novità presentata all'IAA ha riguardato l'introduzione dello Stralis Efficiency Package. Si tratta di una serie d'innovazioni finalizzate alla riduzione dei costi operativi delle aziende di trasporto, attuate intervenendo su tre fattori chiave: il consumo di combustibile, i costi di manutenzione e l'ampliamento dell'offerta prodotto. Per ridurre i dispendi di gasolio, Iveco continua sulla strada intrapresa prima con l'Ecostralis e proseguita, poi, con lo Stralis Hi-Way Euro VI. Il risultato è, oggi, un'ulteriore riduzione del 2% del consumo di combustibile, il che significa un vantaggio complessivo del



In alto, uno Stralis con motorizzazione diesel Hi-SCR ed uno Natural Power con propulsore a gas naturale. Sopra, il concept Vision.

VERSO NUOVE SFIDE



Il livello qualitativo dei veicoli e l'ampliamento degli orizzonti commerciali al di là dei mercati tradizionali sono i punti chiave della strategia di Iveco per imporsi in Europa e altrove, come spiega Pierre Lahutte Iveco Brand President

di Giorgio Garrone

Il settore automotive sta attraversando una fase d'incertezza e di grandi trasformazioni in Europa e altrove, caratterizzata da una ripresa dell'immatricolato a macchia di leopardo, almeno nella Ue, e da un cambiamento della 'geografia' dei mercati dei mezzi di trasporto. Per capire come si sta muovendo Iveco e quali sono le strategie della casa italiana per espandere il business e cogliere nuove opportunità commerciali, *Camion & Servizi* ha intervistato Pierre Lahutte, Iveco Brand President.

C&S: *La prima domanda riguarda, ovviamente, il Nuovo Daily, che è stato recentemente insignito del titolo di Van of the Year 2015. Cosa significa questo prestigioso riconoscimento per il gruppo?*

Lahutte: Ne siamo molto orgogliosi, poiché il Nuovo Daily rappresenta un passo importante per Iveco nel miglioramento del costo totale di gestione, del comfort, della guidabilità, della produttività e della sostenibilità. Dedichiamo questo premio ai nostri clienti, che ogni giorno possono contare su un compagno di lavoro affidabile e sicuro.

C&S: *Quali sono state le prime reazioni degli acquirenti, dopo il lancio del Nuovo Daily sul mercato?*

Lahutte: Decisamente positive. C'è un episodio emblematico, che sintetizza come il veicolo sia stato reinventato per interpretare le richieste del momento da parte del mercato. Riguarda un cliente inglese che, dopo aver testato uno dei primi esemplari con guida a destra del Nuovo Daily e averne ordinati altri 150, ha affermato con umorismo tipicamente

british: la buona notizia è che non è un Daily. E' gratificante toccare con mano che, dopo circa trent'anni dal lancio della prima generazione e 2,6 milioni di esemplari venduti, il Daily sia ancora così vivo e attuale.

C&S: Con il Nuovo Daily, Iveco vuole accrescere la propria presenza in alcuni mercati dell'Europa centrale e settentrionale, avendo come obiettivo anche le flotte. Su quali fattori farà leva?

Lahutte: Su un impegno totale a garantire il livello qualitativo del prodotto, fin dal momento del lancio. In altre parole, il Nuovo Daily deve essere – e lo è - best-in-class anche per la qualità, da subito. Una delle sfide che Iveco si trova oggi ad affrontare è quella di oltrepassare i tradizionali limiti territoriali del passato, cioè di non limitare la propria azione

ad alcuni mercati d'elezione. E' la stessa strategia sviluppata da Iveco Bus negli ultimi due anni, che ha portato alla stipulazione di mega-contratti di fornitura di autobus in Belgio e in Germania (Deutsche Bahn). Iveco non deve temere di puntare a nuovi mercati, poiché ha un know-how fantastico e ha sempre avuto un ruolo pionieristico in campo tecnologico. È un'azienda internazionale, in grado di competere ovunque.

C&S: Come è stato possibile garantire da subito il livello qualitativo del Nuovo Daily?

Lahutte: Abbiamo sviluppato procedure di controllo di qualità estremamente rigorose. Ma, alla fine, sono le persone che fanno la differenza. Perciò, a tutti gli addetti abbiamo chiesto un impegno totale nel raggiungere questo obiettivo prioritario.

C&S: All'ultimo Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA), Iveco ha presentato il concept Vision: quanto è distante il Vision da un veicolo leggero reale?

Lahutte: La tecnologia è molto reale. Lo era anche nel caso del concept Glider, che proponeva soluzioni tecnologiche adottate sulla gamma pesante Stralis. Una su tutte: la motorizzazione Hi-SCR, senza ricircolo dei gas di scarico. Analogamente, ci sono tecnologie mostrate sul Vision che sono, già oggi, presenti sul Nuovo Daily. Per esempio, la soluzione con il tablet integrato nella plancia, disponibile sul Daily Electric. Inoltre, stiamo studiando come applicare l'architettura Dual Energy al Nuovo Daily e all'Eurocargo. Sicuramente, porteremo alcune delle tecnologie del concept nei veicoli di serie.



Nella pagina a fianco, Pierre Lahutte Iveco Brand President. Sopra, il top manager durante la presentazione del concept Vision all'IAA di Hannover.

**Il Nuovo Daily
deve essere
- e lo è -
best in class
anche per qualità
da subito**

C&S: Quali sono i principali pilastri della roadmap tecnologica di Iveco?

Lahutte: Puntiamo molto sul metano, incluso quello allo stato liquido (LNG). Abbiamo iniziato una quindicina d'anni fa con le motorizzazioni a gas naturale compresso per gli autobus. Adesso potrebbero esserci interessanti sviluppi anche per il trasporto merci su lunghe distanze, poiché l'Unione europea sta promuovendo lo sviluppo della rete di stazioni di rifornimento per il metano liquefatto (LNG).

C&S: Alcuni mesi fa, in occasione della presentazione del piano industriale 2014-2018, si è detto che Iveco si concentrerà sui nuovi prodotti, sull'innovazione e sulle soluzioni di supporto alle attività commerciali. In che modo?

Lahutte: Per quanto riguarda il prodotto, il massimo sforzo, dal punto di vista dell'investimento, è stato fatto per il Nuovo Daily che ha comportato un impegno economico di 500 milioni di euro. Poi ci sono le risorse destinate ai motori e alle soluzioni per ridurre i consumi di carburante. E non si tratta solo della tecnologia Hi-SCR, di cui le aziende di trasporto europee stanno apprezzando i numerosi vantaggi, ma anche delle motorizzazioni a gas naturale. Un comparto in cui Iveco si presenta come costruttore full-liner e con soluzioni innovative, come l'alimentazione a metano liquefatto (LNG) per i pesanti della gamma Stralis. Il terzo pilastro del piano industriale – quello del supporto al business – è costituito dalla rete dei dealer, unica nel suo genere. Con il loro apporto, contiamo di incrementare le quote di mercato in molti paesi europei, soprattutto nel segmento dei pesanti, dove vogliamo essere protagonisti.



prodotto < NUOVO DAILY 35S15V FURGONE



Provato su strada il furgone di 10,8 metri cubi a ruota singola, dotato di motorizzazione FPT Industrial F1A di 2,3 litri da 146 Cv e 350 Nm di coppia. Sull'anteriore monta la nuova sospensione Quad-Leaf di Giorgio Garrone

IL VAN MULTIRUOLO

Dopo il debutto internazionale al Salone del veicolo industriale di Hannover, dove ha ricevuto il prestigioso riconoscimento di Van of the Year 2015, per il Nuovo Daily è arrivato il momento degli esami, quello delle prove su strada in condizioni operative reali. Camion & Servizi ha testato a Torino e nei dintorni uno dei modelli di riferimento del nuovo commerciale di Iveco, il furgone 35S15 V a ruota singola con interasse di 3.520 mm, vano di carico a tetto rialzato H2 di 10,8 metri cubi e massa totale a terra di 3,5 tonnellate. Si tratta di un veicolo con una delle volumetrie più gettonate dal mercato, poiché nel segmento da 9 a 11 metri cubi si concentra il 38 per cento circa della domanda di furgoni. Un altro 35 per cento delle richieste riguarda, invece, i van con capienza di carico da 11 a 14 metri cubi. Il Nuovo Daily è equipaggiato con il propulsore F1A di FPT Industrial di 2,3 litri di cilindrata conforme alle normative antinquinamento Euro 5b+ Light Duty, in grado di sviluppare una potenza massima di 146 Cv a 3.750 giri/minuto. La coppia di picco è, invece, di 350 Nm nell'intervallo da 1.500 a 2.750 giri al minuto. La curva di coppia così ampia rende il moto-

re molto elastico e, quindi, più contenuto nei consumi, perché sono richiesti meno cambi marcia. Il motore è abbinato al cambio meccanico FPT 2835.6 a 6 rapporti. Un'altra novità assoluta del 35S15 V in prova è la sospensione anteriore Quad-Leaf, di serie su tutti i modelli fino a 3,5 tonnellate. Basata su uno schema a doppio quadrilatero con balestra trasversale, la Quad-Leaf consente di ridurre gli ingombri e le masse. È caratterizzata, inoltre, da un carico massimo ammesso di 1.900 kg, cioè 100 kg in più dei modelli della precedente gamma.

COME SU UN'AUTOMOBILE

Il posto guida del Nuovo Daily, per comfort, silenziosità, ergonomia e visibilità verso l'esterno, è d'impostazione automobilistica. Merito dell'abitacolo completamente riprogettato, della plancia ridisegnata e dell'incremento della superficie del parabrezza (+40 mm). Ma anche e delle novità introdotte per i materiali e il posizionamento dei sedili (la seduta è stata abbassata di 15 millimetri), per la colonna dello sterzo (la cui inclinazione è stata ridotta di 7 gradi) e per il diametro del volante (ridotto di 20 millimetri rispetto al precedente modello). Tutti i comandi e i vani portaoggetti - cinque coperti, tre porta bicchieri, oltre ad

alcuni compartimenti destinati agli oggetti di uso comune, come il telefono e il tablet, sono stati concepiti per essere facilmente raggiunti dal posto guida. La corretta gestione degli spazi, l'insonorizzazione creata con i materiali fono-assorbenti e un efficiente controllo della climatizzazione, rendono la vita a bordo confortevole sia nel traffico cittadino, che sulle strade extraurbane. L'F1A Mutijet 2 di 2,3 litri, dotato di turbo a geometria variabile (VGT), si dimostra elastico e grintoso, anche in condizioni di pieno carico. Un risultato, questo, dovuto a due fattori: l'elevata coppia disponibile in un ampio intervallo di regimi motore – 350 Nm da 1.500 a 2.750 giri al minuto – e la corretta rapportatura del cambio FPT a 6 rapporti, con le ultime due marcie in overdrive. La nuova sospensione anteriore Quad-Leaf mantiene ciò che promette: migliora il comportamento dinamico del veicolo – anche nel caso di cambi di direzione repentini – e consente di ottenere accelerazioni laterali di 0,74 g, simili a quelle generate da un'automobile. Potente e ben modulabile l'impianto frenante di servizio tuttodieschi (quelli anteriori sono autoventilanti), abbinato a un sistema avanzato di controllo elettronico della stabilità di marcia (ESP 9), con ASR e Hill Holder (sistema di antirretroamento in salita) integrati. Note positive anche per il vano di carico, caratterizzato da un indice di efficienza ottimale di 0,57, che misura il rapporto fra la lunghezza del comparto merci e quella dell'intero veicolo, risultato superiore alla migliore concorrenza. L'accesso posteriore al vano di carico è assicurato da una porta a doppio battente di 1.530 mm di larghezza, mentre quella laterale scorrevole ha una luce utile di 1.260 millimetri. Il 35S15 V in prova, dotato di sospensioni posteriori a balestra parabolica monolama, ha una porta utile di 1.290 kg.

TANTE TECNOLOGIE PER CONSUMARE MENO

Sul Nuovo Daily sono state introdotte importanti innovazioni per contenere i consumi. Il risparmio di carburante, rispetto alla precedente generazione, è mediamente del 5,5% secondo le versioni. Ma può essere ulteriormente migliorato fino al 14% nelle missioni di trasporto urbane con l'adozione del Full Eco Pack. Quest'ultimo include il dispositivo Start&Stop, di spegnimento e riaccensione automatica del motore in caso di sosta nel traffico, l'alternatore maggiorato da 180 Ampere e la funzione Ecoswitch, inseribile mediante un pulsante sulla plancia. L'Ecoswitch attiva una mappatura del motore specifica quando il veicolo viaggia a vuoto o in condizioni di carico ridotto e determina un decremento di 5 km/l'ora della velocità di punta (per i modelli fino a 3,5 tonnellate la velocità massima è limitata a 125 km/h). Un contri-



buto all'abbattimento dei consumi viene anche dal miglioramento dell'aerodinamica e dalla conseguente riduzione del 6% del coefficiente di penetrazione (Cx). Altri apporti al risparmio di gasolio sono dovuti allo Smart Alternator e all'EcoMac. Il primo è una modalità evoluta di funzionamento dell'alternatore, caratteristica standard del Nuovo Daily, che prevede la ricarica della batteria solamente nelle fasi di rilascio dell'acceleratore. L'EcoMac è, invece, una logica di funzionamento del climatizzatore automatico, che si attiva solamente quando è necessario raffrescare l'abitacolo con una conseguente ottimizzazione dell'energia assorbita e, quindi, dei consumi. Completano gli interventi di contenimento dei consumi alcune soluzioni per ridurre gli attriti interni al motore, come gli anelli di tenuta dei pistoni a ridotto carico tangenziale, un lubrificante specifico a bassa viscosità e gli pneumatici a ridotta resistenza al rotolamento.

Nella pagina a fianco, il Nuovo Daily 35S15V durante la prova su strada nel centro di Torino. Sopra, le operazioni di carico attraverso il portellone laterale.

LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE

Modello: 35S15 V

Passo: 3.520 mm

Volume di carico: 10,8 m³

Massa totale a terra: 3.500 kg

Motore: F1A

Cilindrata: 2.286 cm³

Potenza massima: 146 Cv

Coppia massima: 350 Nm

Cambio: FPT 2835.6 a 6 rapporti

Sospensioni anteriori: Quad-Leaf

Sospensioni posteriori: Balestra parabolica

Pneumatici: 225/65 R16



È QUI IL VAN DEL FUTURO



Basso impatto ambientale, un'innovativa interfaccia uomo-macchina, un design improntato alla visibilità totale e un sistema automatico di gestione del carico per il concept di un veicolo commerciale leggero di Iveco

di **Simona Richino**

Il nome stesso del concept – Vision – presentato da Iveco all'ultima edizione del Salone di Hannover (IAA), evoca immediatamente la visione della casa italiana sul futuro dei mezzi di trasporto leggeri. Il Vision è un veicolo pensato per la distribuzione door-to-door a basso impatto ambientale, ricco di soluzioni innovative, pensato per la mobilità sostenibile in ambito urbano ed extraurbano. Ma il concept è molto di più. Rappresenta, infatti, anche un 'laboratorio del futuro', che anticipa le innovazioni tecnologiche di Iveco rivolte al benessere e al supporto del conducente, al miglioramento della produttività e allo sviluppo delle trazioni alternative. Il

Vision trae origine dalla piattaforma di un altro concept, l'autotelaio Dual Energy presentato da Iveco nel 2012, di cui conserva la catena cinematica. Partendo da questo elemento sono stati progettati un telaio e una sovrastruttura dedicati, interni innovativi e una nuova interfaccia con il conducente hi-tech. Per

realizzare il Vision, i progettisti hanno concentrato gli sforzi di sviluppo in tre aree sperimentali principali: il design improntato alla visibilità totale, l'interfaccia adattativa uomo-macchina e il sistema completamente automatico di gestione del carico.

VISIBILITÀ A 360° E MENO RESISTENZA ALL'ARIA

Per un mezzo da distribuzione destinato a muoversi e a lavorare soprattutto in ambiente urbano, la visibilità del conducente è un fattore chiave per la sicurezza stradale. In quest'ottica, il Vision offre una visione a 360° di ciò che accade attorno al veicolo. Un risultato dovuto a molteplici soluzioni: le ampie superfici vetrate (incluso il tetto sul quale possono essere posizionati pannelli fotovoltaici), i montanti anteriori finestrati, la telecamera posteriore e quelle laterali, che sostituiscono i tradizionali specchietti retrovisori.

Le immagini ottenute dai sensori ottici esterni, rielaborate e mixate, vengono riproposte al driver su uno schermo panoramico collocato nella parte superiore del parabrezza. Il design del Vision è stato pensato anche per ridurre la resistenza all'avanzamento, cui forniscono un contributo essenziale la profilatura aerodinamica della sezione anteriore e posteriore del veicolo, l'assenza dei retrovisori tradizionali (con i relativi rivestimenti estetici e supporti) e l'ottimizzazione del flusso d'aria sotto il pianale, ottenuta con scambiatori di calore a piastre. L'interfaccia uomo macchina è un altro dei principali campi di ricerca sui cui si sono concentrati i progettisti del Vision.

L'idea di base è stata di rendere l'esperienza del driver il più simile possibile a quella di un utilizzatore di apparecchiature di elettronica di consumo, come i tablet. E proprio un tablet riconfigurabile, collocato su un supporto al centro della plancia, è stato scelto come interfaccia principale, insieme al cluster strumenti, anch'esso riconfigurabile secondo le esigenze operative.

Le informazioni riportate sui due strumenti possono essere numerosissime e aggiornabili nel tempo. Spaziano, infatti, dai parametri veicolari ai dati di navigazione, al grado di attenzione del conducente, alle previsioni meteo, fino alla disposizione dei colli nel vano di carico. Anche quest'ultimo è rivoluzionario da molti punti di vista. Prima di tutto, fa a meno della parete di separazione con la cabina di guida, per velocizzare il picking delle merci da parte del conducente nelle consegne door-to-door.

Un'operazione resa ancora più semplice dalla presenza di sensori a radiofrequenza RFID sui montati delle porte d'accesso del veicolo che individuano, riportando le



informazioni sul tablet in dotazione al conducente, la posizione e la destinazione dei singoli colli. Il portellone posteriore presenta un'apertura a conchiglia, con due elementi asimmetrici che si dischiudono verso l'alto e verso il basso. Decisamente innovativo è il sistema automatico di fissaggio del carico, basato su dispositivi pneumatici (inflatable bags).

Il Vision dispone di un ampio ventaglio di dispositivi di sicurezza e di supporto alla guida. Per i percorsi extraurbani, può contare sull'adaptive cruise control (ACC), basato su telecamere e sensori radar, sul sistema per le frenate automatiche d'emergenza in caso d'imminente collisione e sui sensori per il riconoscimento della segnaletica stradale e degli oggetti, solo per citarne alcuni.

In ambito urbano, dove è probabile l'utilizzo della trazione in solo elettrico, esistono specifiche funzionalità di ausilio alla guida, come la gestione automatica degli stop&go durante gli incolonnamenti e l'effettuazione, sempre senza intervento del conducente, di manovre di parcheggio in retromarcia.

CATENA CINEMATICA POLIVALENTE E ADATTATIVA

Due sono soluzioni di trazione disponibili per il Vision: una puramente elettrica, pensata per le aree urbane che richiedono emissioni locali zero e bassi livelli di rumorosità, l'altra ibrida per gli itinerari extra urbani. Quest'ultima, che assicura la velocità commerciale e l'autonomia operativa del veicolo, permette una riduzione fino al 25 per cento dei consumi di gasolio e delle quantità di anidride carbonica emesse.

Un risultato, questo, fondamentale per garantire la sostenibilità futura del trasporto, poiché l'Unione Europea sta focalizzando la propria attenzione sul taglio delle emissioni di CO₂, ritenuto il principale responsabile dell'effetto serra. Molteplici sono le possibili configurazioni della catena cinematica, che è di tipo adattativo per gestire in tempo reale i flussi energetici (provenienti dal motore termico e da quello elettrico) attraverso una speciale transfer unit.

La driveline può essere, secondo le esigenze operative, solo elettrica, ibrida mild, ibrida full, ibrida con motore termico alimentato a metano, oppure con propulsore anteriore trasversale, eventualmente integrato da un motore elettrico posteriore per realizzare una trazione integrale a richiesta.



INNOVAZIONI A GETTO CONTINUO

Svelati ad Hannover il nuovo cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti con convertitore di coppia e i cabinati da 7,2 tonnellate del Nuovo Daily con 200 chili di portata in più rispetto al precedente modello

di Giorgio Garrone

Il Nuovo Daily, introdotto sul mercato lo scorso giugno, propone innovazioni tecniche a getto continuo. Le ultime due in ordine di tempo, presentate sulla scena internazionale al Salone dei veicoli commerciali di Hannover (IAA), riguardano il cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti, che sostituisce l'automatizzato Agile, e la versione da 7,2 tonnellate di massa totale a terra. L'Hi-Matic è un'unità con convertitore di coppia, abbinabile alle motorizzazioni di FPT Industrial F1A di 2,3 litri da 106 Cv o 126 Cv ed F1C di 3 litri di cilindrata,

con tarature di potenza di 170 Cv – sia nella versione Euro 5 Light Duty sia in quella con omologazione Euro 6 Heavy Duty – e di 205 Cv. Il nuovo cambio, sviluppato in collaborazione con ZF, consente di velocizzare i cambi marcia che avvengono, quando è richiesta maggiore accelerazione, in meno di 200 millisecondi. Accetta coppie in ingresso di 470 Nm e può essere montato sui Daily fino a 7,2 tonnellate di massa totale a terra e sulle combinazioni con rimorchio di 10,5 tonnellate. L'Hi-Matic, che ha un peso di 88 kg e una lunghezza complessiva di 682 mm, è



dotato di un impianto di raffreddamento dedicato con uno scambiatore di calore indipendente olio-aria e una valvola termostatica per velocizzare il raggiungimento della temperatura ottimale d'esercizio. Grazie alla diponibilità delle 8 velocità, l'Hi-Matic offre un'apertura totale maggiore rispetto alle unità a 6 marce tradizionali, e permette passaggi di rapporto rapidi e precisi. La possibilità di avere sempre innestata la marcia più corretta in funzione dei diversi regimi motore garantisce di rimanere sempre nel campo di funzionamento ottimale, il che si traduce in una migliore accelerazione del veicolo, elevato comfort e consumi ridotti. Rispetto all'automatizzato Agile, l'Hi-Matic permette risparmi di carburante fino a 4 per cento. La gestione elettronica consente di selezionare la migliore modalità di guida fra le due disponibili – la Eco e la Power - secondo l'andamento, le difficoltà e il profilo altimetrico del percorso. Con la funzionalità Eco vengono effettuati cambi marcia fluidi a bassi regimi per enfatizzare il comfort riducendo al minimo i consumi di gasolio, mentre con la Power i passaggi di rapporto risultano più rapidi e avvengono a regimi più elevati per assicurare un innesto preciso e un feeling di guida performante. Dal posto guida, per utilizzare il cambio in modalità totalmente automatica è sufficiente spingere la leva d'azionamento sulla posizione D, Drive, in basso a sinistra. Al momento dell'accensione del motore viene selezionata di default la funzione Eco mode. Se, invece, si preferisce la Power occorre spostare la leva verso destra. Sullo schermo digitale al centro del cruscotto compare l'indicazione della modalità prescelta dal conducente. L'Hi-Matic consente anche il cambio marce sequenziale. Per attivarlo è sufficiente, partendo dalla modalità automatica, spingere la leva d'azionamento verso l'alto o verso il basso. Il nuovo cambio automatico offre la stessa possibilità di traino del meccanico, che può arrivare fino a 3.500 kg, garantendo un comportamento ottimale in fase di spunto in salita, grazie all'abbinamento con il sistema di anti arretramento Hill Holder, offerto di serie sul Nuovo Daily. Dal punto di vista costruttivo, l'Hi-Matic è costituito da un convertitore di coppia, da una serie di ingranaggi epicicloidali, da un modulo di controllo con i relativi sensori e da un circuito di raffreddamento del fluido idraulico. Quattro sono i componenti principali del convertitore di coppia: la pompa, collegata all'albero motore, la turbina, azionata idraulicamente dalla pompa, lo statore, che funge da elemento di reazione e di moltiplicazione della coppia, e la frizione di blocco. La pompa, per effetto della forza centrifuga, spinge l'olio verso l'esterno, imprimendo un moto vorticoso. Il fluido giunge sulle

palette della turbina, dove viene guidato dalla periferia verso il centro per poi attraversare lo statore e ricominciare il ciclo. Quando la pompa gira più velocemente della turbina, il convertitore moltiplica la coppia in ingresso. Se, invece, le due velocità angolari sono simili, lo statore inizia a ruotare insieme agli altri due componenti e il convertitore si comporta come un accoppiatore fluido. In questa situazione, il sistema di controllo elettronico della trasmissione comanda l'inserimento del dispositivo di lock-up. Turbina e pompa risultano così connesse meccanicamente, formando un accoppiamento diretto fra il motore e la catena cinematica per contenere i consumi di gasolio.

ADESSO C'È ANCHE IL 7,2 TONNELLATE

La seconda innovazione introdotta sul Nuovo Daily riguarda le versioni da 7,2 tonnellate di massa totale a terra che sostituiscono, nell'offerta dei cabinati a ruota posteriore gemellata, i precedenti modelli da 7 tonnellate. Sono disponibili i modelli 70C15, 70C17 e 70C21, con passi di 3.450, 3.750, 4.100, 4.350 e 4.750 mm, dotati di sospensioni anteriori Quad-Tor e posteriori a balestre semiellittiche. I cabinati da 7,2 tonnellate sono abbinati alle motorizzazioni Euro 5 Light Duty da 146 Cv, 170 Cv e 205 Cv. L'omologazione Euro 6 Heavy Duty è, invece, offerta come optional con i propulsori da 146 Cv e 170 Cv. Sui 70C17 e 70C21 è possibile montare il cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti, in alternativa ai manuali a sei marce 2840.6 e 2850.6 che costituiscono la dotazione di serie. I cabinati da 7,2 tonnellate hanno 200 kg di portata in più rispetto ai modelli da 7 ton della precedente generazione del Daily.



Nella pagina a fianco, un Nuovo Daily in versione furgone, equipaggiato con il cambio automatico Hi-Matic. A fianco, uno spaccato del cambio con, in primo piano, il convertitore di coppia. Sotto, un cabinato di 7,2 tonnellate di massa totale a terra.



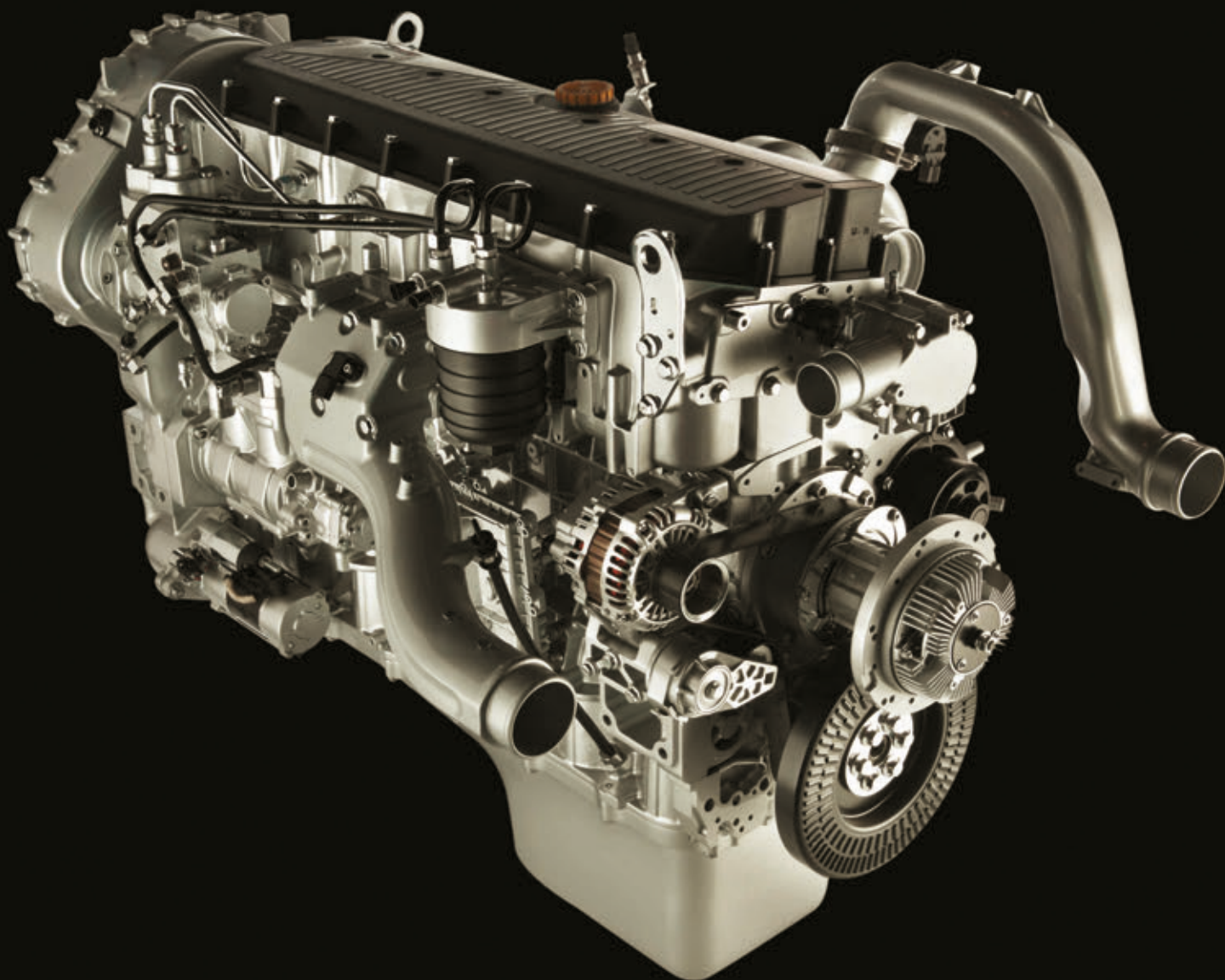


prodotto <L'EVOLUZIONE DEI MOTORI DI FPT INDUSTRIAL

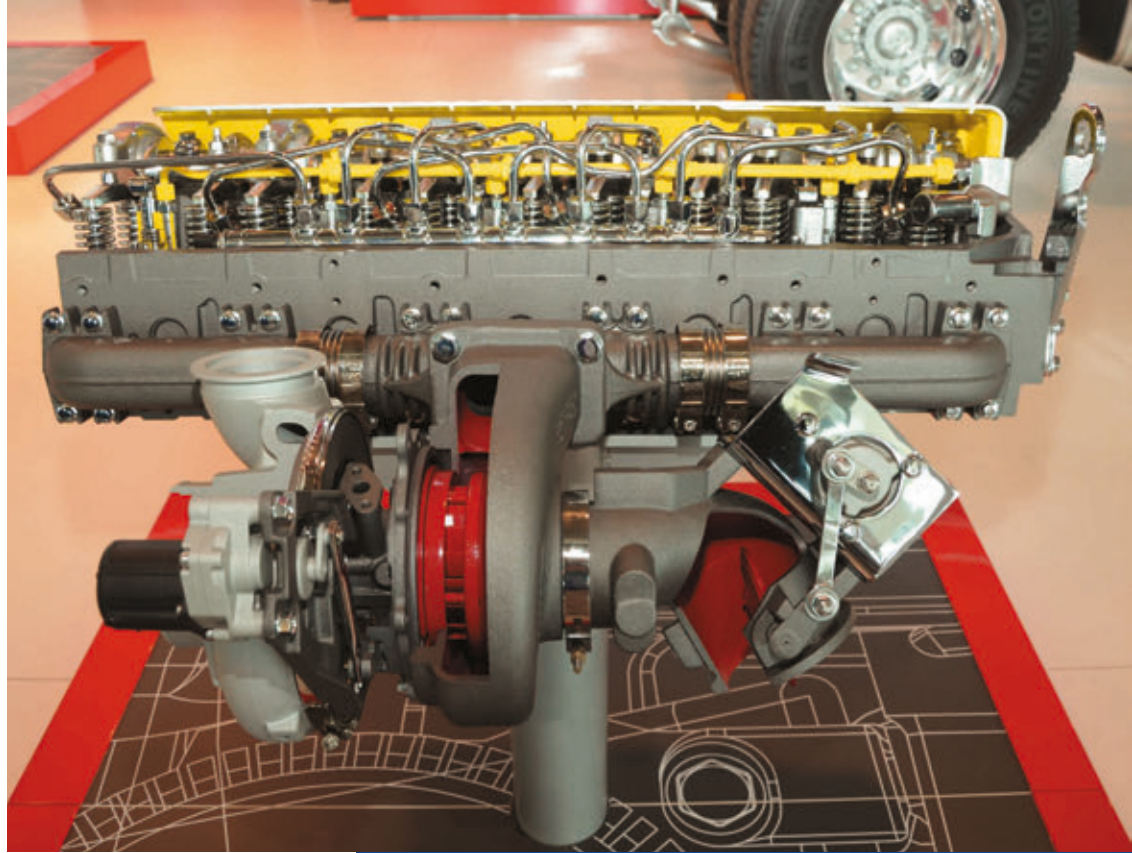
PIÙ EFFICIENZA, MENO CONSUMI

Le soluzioni tecnologiche di FPT Industrial per migliorare il rendimento e le prestazioni dei propulsori illustrate da Massimo Siracusa, Vice president product engineering di FPT Industrial

di Giorgio Garrone



In campo motoristico gli sforzi di ricerca e sviluppo, come gli esami nella vita, non finiscono mai. Lo sa bene FPT Industrial, leader di mercato nella progettazione e produzione di motori con potenze da 42 a 1.000 Cv, che, dopo aver introdotto l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR senza ricircolo dei gas di scarico per le motorizzazioni Euro VI, continua a percorrere la strada dell'innovazione tecnologica per migliorare l'efficienza e le prestazioni dei propri propulsori. A quali nuove soluzioni sta lavorando adesso FPT Industrial? Con quali obiettivi? Camion & servizi ha parlato di questi ed altri argomenti con Massimo Siracusa, Vice president product engineering di FPT Industrial. "In questo momento in cui non c'è all'orizzonte un ulteriore inasprimento dei limiti delle emissioni – spiega Massimo Siracusa – tutti gli sforzi di ricerca sono concentrati sulla riduzione dei consumi e sulle quantità di anidride carbonica (CO₂) prodotte. Partendo da questo presupposto, seguiamo un approccio completamente diverso dal passato, con l'obiettivo di ottimizzare l'intera catena cinematica – quindi non solo il motore – e il veicolo in funzione della specifica missione di trasporto. Per quanto riguarda il propulsore, stiamo puntando sul miglioramento della combustione lavorando sulla geometria della camera, sull'iniezione di combustibile e sulla fluidodinamica del motore. Ma la ricerca riguarda anche la riduzione delle perdite per attrito, organiche e termiche, come pure il miglioramento della sovralimentazione. Il passo decisivo con le maggiori prospettive di miglioramento dei consumi è, però, rappresentato dall'armonizzazione dei componenti powertrain, inclusa la driveline, utilizzando modelli matematici. Da questo punto di vista conta molto il corretto matching fra motore, cambio e assale, ma anche la connettività del veicolo per sfruttare al meglio le potenzialità dei cambi predittivi con collegamento GPS". Su quali altri aspetti state lavorando per migliorare l'efficienza energetica dei motori? "Lavoriamo su due soluzioni: il turbocompound e il ciclo Rankine per il recupero dell'energia residua dei gas di scarico. Per la seconda opzione, ci stiamo orientando su dispositivi assiali (turbine), piuttosto che su macchine alternative a pistoni. L'obiettivo è quello di recuperare il 3-4% di efficienza, utilizzando entrambi i sistemi". FPT Industrial equipaggia con i propri motori anche le macchine per l'agricoltura e quelle del construction. Come è stata accolta in questi due comparti la soluzione Hi-eSCR? "Molto positivamente. Per esempio, nelle applicazioni rivolte all'agricoltura, dove le velocità di lavoro delle macchine sono ridotte, il vantaggio in termini di abbattimento dei consumi dell'Hi-eSCR sulle installazioni con dispositivo di ricircolo dei gas di scarico (EGR) è ancora più accentuato che sui mezzi di trasporto. A ciò si aggiungono la semplicità d'installazione dei propulsori e le ridotte dimensioni dell'impianto di raffreddamento".



IL FUTURO IN VETRINA AD HANNOVER

Il tema scelto da FPT Industrial per la 65a edizione del Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA) – Venite a conoscere i motori del futuro – parla da solo. Esprime, infatti, l'impegno dell'azienda, che fa parte del gruppo CNH Industrial, alla continua innovazione tecnologica nel campo dei propulsori per migliorarne le performance, l'efficienza energetica e i consumi di carburante. All'ultima edizione dell'IAA, FPT Industrial ha mostrato numerosi modelli della propria produzione. A partire dall'F1C, un quattro cilindri in linea di tre litri di cilindrata con potenze comprese fra 81 e 150 kW, progettato per i veicoli commerciali leggeri, per i minibus e per i mezzi speciali. Accanto ad esso, l'N45 della serie NEF, pensato per ridurre al minimo la rumorosità e le vibrazioni. Questo quattro cilindri di 4,5 litri è il motore ideale per missioni di consegna in ambito urbano e per le moto spazzatrici. Destinato alle applicazioni più pesanti, sui camion del segmento medio e sugli autobus urbani e intercity, è l'N67 di 6,7 litri, con architettura a sei cilindri in linea e potenze da 162 a 235 kW. Come alternativa alle motorizzazioni diesel, FPT Industrial ha proposto all'IAA il Cursor 8 CNG/LNG Euro VI, alimentato a gas naturale. Si tratta di una tecnologia in cui FPT vanta un'esperienza venticinquennale, concretizzata in oltre 22 mila unità immesse sul mercato. Il Cursor 11, di 11,1 litri, costituisce uno dei migliori esempi dell'impegno di FPT nel campo della ricerca e sviluppo. Adotta, infatti, le più avanzate tecnologie dei diesel heavy duty, come il sistema d'iniezione common rail e la sovralimentazione con turbo a geometria variabile (VGT). Infine il motore di cilindrata più elevata in mostra ad Hannover, il Cursor 13. Anche questo sei cilindri in linea di 12,9 litri, disponibile con potenze da 301 a 412 kW, adotta un dispositivo d'iniezione common rail e un turbocompressore a geometria variabile. Tutti i motori delle gamme media e pesante utilizzano il sistema Hi-eSCR, brevettato da FPT, che non richiede il sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR) in camera di combustione.



MISSIONE COMPIUTA.
NUOVO DAILY. VAN OF THE YEAR 2015.

Iveco con **EXPO**

TUO A 299€ AL MESE
 CORRI IN CONCESSIONARIA
 O CHIAMA IL NUMERO VERDE **800-800288**
 Offerta valida fino al 30/11/2014

MIGLIORE IN EFFICIENZA
Consumi ridotti fino al 14%

MIGLIORE PER CAPACITÀ DI CARICO
Fino a 19,6 m³

MIGLIORE NEL COMFORT
Nuovi interni e pianale di carico ribassato

MIGLIORE PER AGILITÀ
Diametro di sterzata di 10,5 m

 *"Nell'edizione più competitiva di sempre il nuovo IVECO DAILY è stata la prima scelta dei 23 membri della Giuria, in rappresentanza delle più prestigiose testate specializzate in veicoli commerciali in Europa e Russia"*
 Jarlath Sweeney, Presidente International Van Of The Year

NUOVO DAILY. L'ITALIA CHE VINCE. 🇮🇹

Offerta valida presso le concessionarie Iveco aderenti e salvo esaurimento scorte fino al 30/11/2014. Valore di fornitura 22.400€ su modello 35S15V 3200 HL 146 CV con climatizzatore, radio Bluetooth® con comandi al volante, sensori di parcheggio, sedili molleggiati airbag, Escovitch, cruise control, fendinebbia, ruota di scorta, nel colori di serie. La promozione comprende la garanzia estesa "Cinque Standard Life" per 5 anni (dalla data di immatricolazione) o 150.000 chilometri (il raggiungimento del primo dei due limiti). Gli interventi andranno eseguiti presso la rete autorizzata IVECO. Per i dettagli sui contratti e le condizioni fare riferimento al Contratto Garanzia estesa On-site. Warranty Life Nuovo Daily reperibile presso tutte le Concessionarie. Leasing a 60 mesi anticipo 3.696€ su modello 35S15V 3200 HL, importo 3.600€, 60 canoni mensili da 299,00€ comprensivi di Polizza Furto e Incendio, Tassa Leasing 2,99%, Spese istruttoria 200€ + bolli, Spese pratica, Iva, trasporto e messa su strada escluse. Salvo approvazione Credi Industrial Capital Europe. Valore dell'auto garantito al 5° anno in caso di mancato e concordato in fase contrattuale. Fogli informativi disponibili presso le concessionarie aderenti. Immagine a puro scopo illustrativo. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. *Consumi riferiti al ciclo urbano cicloextra secondo i Regolamenti UE 715/2007 e 602/2008 e Regolamenti ECE 83 e 101 dell'UNECE, rispetto alla gamma precedente.

IVECO
WWW.IVECO.IT

IL VAN DELL'ITALIA CHE VINCE

Dopo aver conquistato l'ambito riconoscimento di Van of the Year 2015, il Nuovo Daily affronta i mercati europei con una strategia di comunicazione centrata sul claim 'Missione compiuta. Nuovo Daily. Van of the Year 2015'

Dopo la cerimonia di premiazione al Salone di Hannover che l'ha laureato Van of the Year 2015, il Nuovo Daily va alla conquista dei mercati puntando su tre fattori: i contenuti tecnologici d'eccezione, testimoniati dai 500 milioni di euro d'investimenti, la buona accoglienza iniziale da parte degli operatori europei, concretizzata negli oltre 25mila ordini ricevuti da Iveco nei paesi della Ue dal momento del lancio lo scorso giugno, e una campagna pubblicitaria innovativa, centrata sul claim 'Missione compiuta. Nuovo Daily. Van of the Year 2015'. È una campagna che vuole testimoniare il successo tutto italiano di una vittoria – quella del titolo di Van of the Year 2015 – che si è concretizzata grazie anche al contributo dei fornitori di Iveco disseminati su tutto il territorio nazionale. Questi supplier, con professionalità, determinazione e spirito di collaborazione hanno fornito il loro contributo alla realizzazione del Daily migliore di sempre. Progettato a Torino, prodotto in 230 unità al giorno nello stabilimento Iveco di Suzzara, vicino a Mantova, ed esportato in 110 Paesi del mondo, il Nuovo Daily è 'Van of the Year 2015' anche grazie all'impegno di tutti i fornitori di Iveco, dalla piccola e media azienda alla grande multinazionale. Sono oltre 170, distribuiti lungo tutta la penisola: ecco il senso di una campagna pubblicitaria che cita, uno a uno, i nomi dei più importanti supplier, che hanno preso parte al progetto nelle diverse regioni d'Italia. "Abbiamo dedicato il prestigioso riconoscimento internazionale del Van of the Year 2015 ai nostri clienti – ha affermato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - che ogni giorno possono contare su questo compagno di lavoro affidabile e sicuro. Anche questa nuova campagna è dedicata a loro: parla di una grande vittoria dell'industria italiana e di un prodotto progettato e costruito in Italia, ma apprezzato in tutto il mondo". Ma la 'missione è compiuta' anche e soprattutto grazie alle potenzialità e alle caratteristiche che, da sempre, hanno reso il Daily un punto di riferimento nel settore: efficienza, consumi ridotti, capacità di carico e comfort. La campagna pubblicitaria 'Missione compiuta. Nuovo Daily, Van of the Year 2015', realizzata dall'agenzia torinese BTS, si propone dunque di rafforzare una serie di messaggi che il Nuovo Daily esprime quotidianamente. Sa essere, infatti, il compagno di lavoro ideale per ogni professionista del trasporto, un alleato su cui poter sempre contare per far fronte alle esigenze di tutti i giorni, anche quelle più impegnative.

IL NUOVO DAILY DALLA PARTE DI TELETHON

Il Nuovo Daily non si limita a essere il veicolo di successo dell'Italia che vince, capace di far crescere il business delle aziende. E' anche l'espressione della solidarietà attiva del paese, che sa essere vicino alle persone meno fortunate che ogni giorno lottano per un futuro migliore.

L'occasione giusta è venuta con una serata speciale, dedicata a sostenere l'impegno di Telethon per la cura delle malattie genetiche, durante la quale un Nuovo Daily furgone è stato messo all'asta da Iveco su CharityStar, la prima piattaforma di charity fundraising che destina il ricavato delle aste online alle opere di solidarietà.

La somma raccolta è stata interamente devoluta alla Fondazione Telethon, impegnata dal 1990 a finanziare e a sviluppare la ricerca scientifica sulle malattie di origine genetica.

L'asta, lanciata da Pierre Lahutte Iveco Brand President, è partita a fine novembre in occasione del primo degli appuntamenti con Telethon, che CNH Industrial e i suoi brand hanno ospitato presso gli spazi del CNH Industrial Village di Torino e si è chiusa a metà dicembre in concomitanza con il fine settimana dedicato a Telethon.

La serata del Village ha avuto come focus la ricerca scientifica per sconfiggere le malattie genetiche: molti gli ospiti che si sono alternati sul palco a testimoniare l'impegno di Telethon, fra cui Francesca Pasinelli, Direttore Generale di Telethon e Alessandra Biffi, Ricercatrice Telethon, alla presenza della madrina dell'iniziativa, la conduttrice televisiva Elisa Isoardi.

L'evento di Torino si è collocato nell'ambito delle iniziative di sostenibilità di CNH Industrial, in linea con il forte impegno della società a supportare e promuovere cause importanti sia a livello mondiale, sia nell'ambito delle comunità in cui opera.

Dalla sua fondazione Telethon ha investito in ricerca oltre 420 milioni di euro, ha finanziato 2.532 progetti con 1.547 ricercatori coinvolti e 450 malattie studiate. Grazie a Telethon sono state messe a punto terapie per alcune malattie rare, in passato considerate incurabili.





LOGISTICA GREEN CON L'LNG

Come la LC3 utilizza una flotta di quindici Stralis 440S33T/P LNG con motore alimentato a metano liquefatto per i compiti di distribuzione a medio-lungo raggio dalle piattaforme logistiche ai punti vendita del gruppo Lidl

di Emanuela De Vita

Tagliare le emissioni dei gas serra, responsabili del surriscaldamento del pianeta, si può. Lo dimostra la flotta green della LC3 che, utilizzando 15 trattori Iveco Stralis AT440S33T/P LNG dotati di motore Cursor 8 alimentato a gas naturale liquefatto (LNG), curerà dall'inizio del prossimo anno la distribuzione di derrate ali-

mentari dalla piattaforma logistica di Somaglia (Lodi) alle strutture di vendita del gruppo Lidl situate nelle regioni del nord d'Italia. Lidl Italia, catena di distribuzione con 570 punti vendita, recentemente premiata con il prestigioso riconoscimento di 'Insegna dell'anno 2014-2015' per la categoria supermercati assegnato al network che, a giudizio dei clienti, offre il meglio in termini di prezzo, assortimento e servizio, ha deciso

di puntare, per i compiti di distribuzione, su una soluzione tecnologica d'avanguardia e alternativa. Lo scopo è quello di ridurre l'impatto ambientale delle attività di trasporto. Obiettivo raggiunto con una flotta di quindici Iveco Stralis, alimentati a gas naturale liquefatto (LNG). In collaborazione con Iveco e LC3, azienda specializzata nella movimentazione delle merci in regime di temperatura controllata, Lidl avrà a disposizione la più importante flotta di trattori LNG per il trasporto dei generi alimentari. "I nuovi Stralis LNG – ha affermato Mario Ambrogi, Direttore di LC3 – verranno impiegati per i collegamenti fra la piattaforma Lidl di Somaglia (Lodi) e i punti vendita dello stesso gruppo, situati nelle province di Piacenza, Brescia, Bergamo e Reggio Emilia. Nel complesso i trattori si muoveranno in un raggio di 200 km dalla stazione di rifornimento LNG per mezzi pesanti, realizzata dall'Eni a Piacenza, con percorrenze giornaliere attorno ai 400 chilometri. Si tratta di itinerari prevalentemente pianeggianti, percorsi da combinazioni di 30-33 tonnellate di peso totale a terra". "La decisione di acquisire altri 50 Stralis LNG dopo il primo lotto di 5 veicoli – precisa Ambrogi - è legata a due fattori: l'affidabilità del prodotto e le performance, in termini di consumi e di economicità di gestione, in linea con le aspettative aziendali". Gli altri 35 Stralis LNG della LC3 saranno utilizzati in attività correlate con la grande distribuzione organizzata (GDO) e per la movimentazione dei container. "In quest'ultimo settore – conclude Ambrogi – le percorrenze sono dell'ordine di 400-550 chilometri, ben al di sotto dei 750 chilometri di autonomia operativa dei trattori tra due rifornimenti successivi di LNG". Molteplici sono i vantaggi legati all'utilizzo di veicoli alimentati

a gas naturale liquefatto, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale, sia sotto il profilo della profittabilità. L'impiego di LNG consente, infatti, di ridurre al minimo le emissioni di particolato (PM) e di ossidi d'azoto (NOx), di limitare fino al 10 per cento la quantità di anidride carbonica (CO2) prodotta, di risparmiare sul costo del carburante e di abbattere la rumorosità del veicolo di 5dBA, rendendolo perfetto per la distribuzione notturna. Gli Stralis della LC3, equipaggiati con un Cursor 8 CNG Euro VI mono-fuel da 330 Cv, montano quattro bombole di gas naturale compresso (CNG) da 70 litri ciascuno e un serbatoio criogenico per il metano liquefatto da 510 litri, collocato sul lato desto del telaio. LC3 è un brand della Logicompany3, azienda che dal 2009 opera nel settore dell'autotrasporto. Grazie al parco veicoli di proprietà e alla professionalità del personale operativo, la società ha conquistato una posizione di rilievo nell'attività della distribuzione alimentare e del trasporto di container. LC3 è certificata ISO 9001, 14001, 18001 e può dare risposte efficaci alle grandi aziende, garantendo la tracciabilità dei mezzi dedicati. La gestione dei veicoli è ottimizzata attraverso una rete di filiali, situate a Perugia, Pisa, Jesi, Genova, Lodi, Ravenna, Ancona, Aprilia. Lidl, multinazionale operante nel settore della grande distribuzione, fa parte del Gruppo Schwarz, fondato nel 1973. Dopo l'apertura dei primi punti vendita in Germania negli anni '70, e la forte crescita del decennio successivo, a partire dai primi anni '90 ha iniziato la sua espansione in Europa. Lidl Italia, fondata nel 1991, ha la sede direttiva ad Arcole (VR). A tutt'oggi conta oltre 570 punti vendita, più di 10.000 dipendenti e 10 centri distributivi dislocati su tutto il territorio italiano.





prodotto<VEICOLA GAS NATURALE

TUTTO IL BUONO DEL METANO

Grazie alla posizione di leadership tecnologica acquisita nel settore dei mezzi alimentati a gas naturale Iveco è in grado di affrontare le sfide attuali e future della mobilità sostenibile

di Giorgio Garrone



La leadership tecnologica di Iveco nel campo delle motorizzazioni a metano è scritta nei numeri. Sono cifre che parlano di oltre 12mila veicoli circolanti in Europa (oltre 5mila della gamma Daily, 2mila delle serie Eurocargo e Stralis e 5mila autobus) con 1 miliardo di chilometri di percorrenza complessiva e di 22mila motori a gas realizzati da FPT Industrial, di cui 7 mila Cursor 8 per impieghi heavy duty usciti dallo stabilimento francese Bourbon Lancy. I veicoli a metano offrono molteplici vantaggi rispetto ai diesel tradizionali sia sotto il profilo delle emissioni inquinanti, sia dal punto di vista del contenimento dei costi di gestione (TCO, Total Cost of Ownership), sia del minore impatto acustico (fanno meno rumore). I benefici per l'ambiente si concretizzano nell'abbattimento fino a 34 per cento delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) in confronto a un diesel Euro VI Heavy Duty, in una drastica riduzione del particolato (-94%) e degli idrocarburi non metallici (-95%), nonché in una diminuzione del 9% delle emissioni di anidride carbonica (CO2), il gas ritenuto il principale responsabile del cosiddetto effetto serra.

Con un motore a metano si ottiene, inoltre, un decremento di 5 Decibel della rumorosità, il che significa che il propulsore è dal 50 al 75% più silenzioso, per l'orecchio umano, di un diesel Euro VI Heavy Duty di pari potenza. Sotto il profilo del contenimento dei costi, la minore incidenza del carburante permette risparmi sugli oneri di gestione (TCO) dell'ordine di 30-40mila euro (cioè di circa il 6,8%) nell'arco di 5 anni, per un veicolo pesante impiegato in compiti di distribuzione regionale con una percorrenza annua di 100mila chilometri. Il calcolo ipotizza una percorrenza 100.000 km/anno e un costo del CNG di 0,85€/Kg a fronte di 1 lt di diesel a € 1,3, 1 lt di urea a € 0,3 per un periodo di utilizzo del mezzo di 5 anni.

UNA GAMMA COMPLETA DAL DAILY ALLO STRALIS

Nel campo dei veicoli con motorizzazioni a metano, Iveco è un costruttore full liner, con un'offerta che spazia dai commerciali leggeri fino ai pesanti stradali. Il line-up del Nuovo Daily CNG con propulsore a gas naturale compresso omologato secondo la normativa Euro 6 Heavy Duty comprende autotelai a cabina singola o doppia e furgoni, a ruota posteriore singola o gemellata. La massa totale a terra spazia da 3,5 a 7,2 tonnellate, con valori intermedi di 5,2 - 6 e 6,5 tonnellate. Nei cabinati con motore a CNG, il filo

IN ITALIA E ALL'ESTERO IL METANO SI FA STRADA



Pochi mesi dopo aver acquistato cinque Stralis 440S33T/P LNG la LC3, azienda leader nel settore della logistica per la grande distribuzione e nella movimentazione di carichi sfusi e di container, si accinge a mettere in linea altri cinquanta trattori Iveco alimentati a gas naturale liquefatto (LNG). La società, brand di Logicompany 3, è stata la prima a far circolare gli Stralis LNG sul territorio nazionale, grazie all'apertura a Piacenza della prima stazione di rifornimento ENI di metano liquefatto per mezzi pesanti. Gli Stralis Natural Power LNG, equipaggiati con il motore Cursor 8 CNG Euro VI da 330 Cv, hanno un serbatoio criogenico per il gas naturale liquefatto da 510 litri netti e 4 serbatoi di metano compresso da 70 litri che permettono un'autonomia di oltre 750 chilometri. Questa caratteristica li rende idonei anche all'impiego su medie e lunghe distanze. L'LNG miete successi anche in Francia, dove Iveco ha conquistato nel 2013 una quota di mercato dell'80% nel settore dei veicoli alimentati con carburanti alternativi al gasolio e ha messo a segno nel 2014 un incremento del 115% delle vendite di camion con motorizzazioni a metano. Con l'apertura della prima stazione di rifornimento di gas naturale liquefatto a Castes, nella regione dell'Aquitania, sono entrati in servizio 11 Stralis LNG, noleggiati dalla Transports P. Mendy, un'azienda di logistica basata nel sud-ovest della Francia. È previsto che nel 2015 vengano messi in linea altri 15 trattori dello stesso tipo e che il parco mezzi LNG cresca fino a raggiungere una quarantina di unità nell'arco di tre anni. Accanto all'LNG, che deve fare i conti con una struttura distributiva del carburante ancora in fase di realizzazione, è aumentata la richiesta di veicoli con motorizzazioni a gas naturale compresso. Importanti forniture sono state effettuate da Iveco in Italia. Fra il 2012 e il 2013 sono entrati in servizio presso due main partner di TNT Express Italy 115 Daily Natural Power, mentre la Zamperi Holding di Fiano Romano (Roma) - recentemente premiata al TruckEmotion di Monza con il riconoscimento di 'Eco TNT Supplier of the Year' - ha potenziato la propria flotta con trenta Stralis 440S33T/P CNG. Questi trattori collegano gli hub di TNT nel nord Italia, con percorrenze giornaliere di 500-700 chilometri.



Sotto, l'inaugurazione dell'evento fieristico Gas Visually a Strasburgo.

Nella pagina a fianco, il distributore di metano liquefatto (LNG), realizzato dall'Eni a Piacenza.

In basso a destra, il Nuovo Daily CNG con i particolari delle bombole

superiore del telaio mantiene le stesse caratteristiche di carrozzabilità e di facilità dall'allestimento delle versioni diesel. La motorizzazione del Daily CNG è costituita dal bi-fuel (metano-benzina) di 3 litri di cilindrata F1C da 136 Cv, nell'intervallo fra 2.730 e 3.500 giri al minuto. La coppia di picco è, invece, di 350 Nm fra 1.500 e 2.730 giri al minuto. Quando il propulsore è alimentato a benzina – in recovery mode - la potenza massima erogata scende a 82 Cv, mentre la coppia passa a 230 Nm, questo per invogliare il conducente a rifornirsi il prima possibile di metano. L'autonomia standard con il combustibile gassoso oscilla fra i 250 e i 350 chilometri, secondo la mission di trasporto e il percorso, (in alcuni casi "fortunati" si arriva a sfiorare fino a 500 km, considerando le versioni con passi molto lunghi se usati in imple-

ghi non particolarmente gravosi) cui si aggiungono circa 80 chilometri con il funzionamento a benzina.

Il peso extra dovuto ai serbatoi di metano (circa 260 kg) non è più un problema da un paio d'anni. Infatti, con le modifiche all'articolo 167 del Codice della strada, introdotte con la legge 27 del 24 marzo 2012, è ammessa per i mezzi a basso impatto ambientale dotati di sistema elettronico di stabilità una tolleranza di peso del 15 per cento (contro il 5% per i modelli diesel) rispetto al valore di Massa Totale a Terra (MTT) indicato nella Carta di circolazione. Quindi tutti Daily CNG equipaggiati con il sistema di controllo della dinamica di marcia (ESP) possono trasportare più merce della medesima versione a gasolio al netto delle bombole CNG, cioè da 90 a 460 kg secondo i modelli.

A STRASBURGO SI È PARLATO DI GAS

CNH Industrial ha avuto l'opportunità di presentare i propri successi nel campo dei veicoli commerciali a gas naturale di fronte ai membri del Parlamento Europeo. L'azienda era l'unica del settore presente all'evento. A rappresentare CNH Industrial è stato il Brand President di Iveco, Pierre Lahutte, che ha tenuto il discorso di apertura all'inaugurazione di Gas Visually, l'evento fieristico che si tiene a Strasburgo (Francia) nell'ambito della Gas Week 2014. Lo scopo della fiera è stato illustrare i possibili utilizzi del gas nei diversi settori dell'industria e i vantaggi concreti che offre all'Unione Europea questo combustibile in termini di competitività, sicurezza di fornitura ed emissioni ridotte. Nel suo discorso d'apertura all'inaugurazione dell'evento, Lahutte ha ribadito l'importanza del gas naturale e la necessità di promuoverne l'adozione su ampia scala nel settore dei trasporti. In particolare, ha parlato della strategia di CNH Industrial nel campo delle tecnologie di trazione alternativa. "Per ottenere risultati concreti – ha affermato Lahutte - è necessario che l'Europa fornisca stabilità e fiducia a chi investe nel settore del gas naturale, ma anche a chi già utilizza questi veicoli. Una tematica che è stata affrontata anche durante il recente G20 a Brisbane, occasione in cui è stato approvato il 'G20 Energy Efficiency Action Plan', con l'obiettivo principale di sviluppare una cooperazione multilaterale nel campo dell'efficienza energetica. Tale piano d'azione conferma l'impegno delle più avanzate economie mondiali ad aumentare strategicamente la fornitura e l'utilizzo di biocombustibili e di gas naturale al fine di ridurre l'impatto ambientale dei veicoli pesanti". La leadership tecnologica di Iveco e Iveco Bus nel segmento dei veicoli con motorizzazioni a gas naturale non si limita ai successi commerciali ottenuti sui mercati europei, ma ottiene positivi riscontri anche da quelli asiatici, soprattutto nel settore del trasporto pubblico. A Pechino, da più di dieci anni, FPT Industrial fornisce motori

CNG ecocompatibili alla società di trasporto pubblico Beijing Public Transport Holdings Ltd (BPT). Nel 2013 il brand ha consegnato 350 motori Cursor 8 CNG e 850 NEF 6 CNG destinati a una nuova flotta di 1.200 autobus. All'inizio di quest'anno, a Baku, capitale dell'Azerbaijan, è stato firmato con Iveco Bus un accordo per la fornitura di 151 autobus Crealis, con motori CNG, in vista dei Giochi Paneuropei che si terranno proprio a Baku. Oltre che nel gas compresso o liquefatto, CNH Industrial sta investendo anche nella promozione del biometano, conforme agli standard qualitativi del settore automotive. Il biometano può soddisfare le disposizioni della Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia ottenuta da fonti rinnovabili, che stabilisce un approccio comune per limitare le emissioni dei gas serra e sostenere il trasporto ecocompatibile.



C'È ANCHE L'ABBINATA CNG – LNG

Nel comparto dei pesanti stradali l'offerta di Iveco di camion a gas naturale comprende cabinati a due o a tre assi con motorizzazioni di 270 Cv, 300 Cv e 330 Cv e trattori 4x2 da 330 Cv, con cabina corta (Hi-Street) o profonda (Hi-Road). I cambi possono essere di tipo manuale – ZF a 16 marce – o automatici (Allison 3500R) con convertitore di coppia, tutti con rallentatore idraulico integrato. Questi ultimi sono disponibili solo sui cabinati 4x2 e 6x2. Per tutti i pesanti a metano la motorizzazione è costituita dal Cursor 8 CNG Euro VI. Si tratta di un sei cilindri in linea di 7,8 litri di cilindrata con quattro valvole per cilindro, a ciclo Otto. E' dotato, cioè, di candele d'accensione (una per ciascun cilindro) che provocano la combustione della miscela aria-gas, immessa da due iniettori per cilindro, collocati in corrispondenza del condotto d'aspirazione. Una caratteristica tecnica che contraddistingue il Cursor 8 CNG Euro VI a combustione stechiometrica è l'alimentazione con una miscela di aria-metano ottimizzata, esattamente come avveniva sulle versioni Euro V. I propulsori CNG Euro VI hanno bisogno di sistemi di post trattamento molto meno complessi dei diesel Euro VI. Non è, infatti, richiesta la presenza di un filtro antiparticolato e di un catalizzatore SCR che utilizza additivi, come l'AdBlue. L'ultima aggiunta all'offerta di Iveco nell'ambito dei trattori con motorizzazioni a gas naturale è rappresentata dallo Stralis 440S33T/P LNG, che abbina serbatoi di metano compresso (CNG) a un contenitore criogenico di gas liquefatto (LNG) -120°C a 10 bar. Quest'ultimo, che è utilizzato come serbatoio primario, consente di aumentare l'autonomia operativa del veicolo (circa 750 km) rispetto alla soluzione con le sole bombole di metano compresso a 200 bar.





VACANZE IN LIBERTÀ CON IL DAILY



Il Nuovo Daily, insieme all'Eurocargo, è stato fra i protagonisti del più importante evento europeo nel settore dei caravan e dei camper

Il Nuovo Daily è stato fra i protagonisti dell'edizione 2014 del "Caravan Salon", il più importante appuntamento europeo del settore, svoltosi in Germania presso il Dusseldorf Exhibition Center, che ogni anno attrae nella città tedesca oltre 30mila appassionati delle vacanze in libertà. La kermesse, che ha visto quest'anno la partecipazione di oltre 580 espositori internazionali del comparto dei caravan e camper, rappresenta un importante momento di visibilità e di confronto per le aziende che operano nel settore. In primo piano, nello stand Iveco, c'era il Nuovo Daily in versione Camper, la terza generazione del leggero recentemente lanciata sui mercati europei.

Due i modelli esposti: uno scudato 7,2 tonnellate, passo 4.750 mm e motorizzazione da 170 Cv e cabinato 5,6 tonnellate di massa totale a terra, di 4.350 mm di interasse con il propulsore top di gamma da 205 Cv. A Dusseldorf, inoltre, ha debuttato il nuovo cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti, progettato per coniugare efficienza ed economia d'esercizio con un elevato comfort di marcia. Il Nuovo Daily, sempre più votato alla trasformazione in veicolo ricreazionale, è stato pensato e sviluppato, fin dalla fase progettuale, come base ideale per le esigenze del tempo libero. La struttura con telaio portante a longheroni è sinonimo di versatilità e durata. Garantisce, inoltre, solidità costruttiva al veicolo, consentendo di allestire – dalle versioni più com-

patte ai motorhome più lussuosi - un mezzo robusto e affidabile. È l'unico nella sua classe a offrire una massa totale a terra da 3,5 a 7,2 tonnellate, passando per il nuovo modello, anch'esso unico nel suo segmento, da 5,6 tonnellate. Best in class è anche il carico massimo ammesso sull'asse anteriore, che può arrivare a 2.700 kg. Il Nuovo Daily, rinnovato nell'80% dei suoi componenti di carrozzeria, presenta un nuovo design che ne sottolinea la forte personalità e lo stile distintivo. La tecnologia motoristica di FPT Industrial propone propulsori che, per potenza ed elasticità, si collocano ai vertici della categoria. Tutti i diesel, equipaggiati di serie con filtro antiparticolato (DPF) e sistema di ricircolo dei gas combusti (EGR), rispettano gli standard di omologazione Euro5b+. L'offerta complessiva di motorizzazioni del Nuovo Daily Camper comprende propulsori da 126 a 205 Cv, con valori di coppia massima fino a 470 Nm. Un'altra grande 'prima' del salone ha riguardato il debutto del nuovo cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti, in grado di effettuare i cambi marcia in meno di 200 millisecondi, cioè più velocemente di un guidatore esperto. Sullo stand Iveco era, inoltre, esposto un Eurocargo scudato da 10 tonnellate di 4.815 mm di interasse, con motorizzazione Euro VI da 250 Cv. La gamma Eurocargo, con i modelli di massa totale a terra di 7,5, 8, 9, 10 e 12 tonnellate, offerti nelle versioni cabinato e scudato, si presta ai più svariati allestimenti come camper e motorhome.



NOVITÀ DA TUTTI I CONTINENTI

In Germania consegnati alla Hertz 400 furgoni della gamma nuovo Daily.

In Belgio importante fornitura di Stralis Hi-Way al gruppo Jost.

Undici Stralis LNG entrano in servizio in Francia con la Transports P. Mendy.

In Spagna in mostra l'intera produzione di Iveco Bus alla fiera internazionale dell'autobus (FIAA) di Madrid.

In Cina arriva il programma di formazione TechPro2 dedicato ai veicoli industriali, mentre in Brasile debutta il marchio Iveco Bus al FetransRio 2014



Le novità di questa puntata di Iveco nel mondo, la rubrica che riporta le notizie provenienti dalla galassia di CNH Industrial, arrivano da quasi tutti i continenti. A partire dall'Europa e, più precisamente dalla Germania, dove la società di autonoleggio Hertz ha ricevuto 400 unità del nuovo Daily furgone su un totale di 685 veicoli previsti per quest'anno. In Belgio il gruppo Jost ha scelto gli Stralis Hi-Way per potenziare la propria flotta, mentre in Francia sono entrati in servizio 11 Stralis LNG, con serbatoio criogenico per il metano liquefatto. In Spagna, Iveco Bus ha esposto la propria gamma di prodotto, dai minibus ai granturismo, alla Fiera Internazionale dell'autobus di Madrid. Il brand Iveco Bus è stato protagonista anche in Brasile, dove ha fatto il proprio debutto sul mercato nazionale in occasione della fiera specializzata FetransRio 2014. Infine la Cina, dove è stato avviato il programma di formazione TechPro2, dedicato ai veicoli industriali.

GERMANIA: HERTZ SCEGLIE IL NUOVO DAILY

Hertz, leader mondiale nel settore dell'auto-noleggio con oltre 8.100 sedi in 150 paesi, ha scelto il nuovo Daily di Iveco per potenziare la propria flotta di veicoli commerciali in Germania. Ha, infatti, già ricevuto 400 nuovi Daily su un totale di 685 veicoli previsti per quest'anno. Il modello prescelto per il mercato tedesco è il furgone a ruota singola 35S15V di 4.100 mm di passo, con vano di carico di 16 metri cubi. Tutti furgoni, di 3,5 tonnellate di massa totale a terra, montano sull'anteriore la nuova sospensione Quad-Leaf, sviluppata per il nuovo Daily. La motorizzazione è costituita dall'F1A di 2,3 litri di cilindrata, tarato a 146 Cv. Nella fornitura di quest'anno sono anche previsti furgoni con passi più corti e autotelai cabinati per allestimento.

BELGIO: 131 STRALIS PER LA FLOTTA DEL GRUPPO JOST

Il gruppo Jost, presente in 12 paesi e attivo nei settori del trasporto e della logistica con una flotta di oltre 1.100 veicoli e 2.400 semirimorchi, ha ordinato in Belgio 130 trattori Stralis Hi-Way AS440S46T/P con motorizzazione diesel e uno Stralis 440S33T/P CNG dotato di motore Cursor 8, alimentato a gas naturale compresso. Quest'ultimo veicolo, caratterizzato da una maggiore silenziosità operativa rispetto a un trattore standard, sarà utilizzato, in abbinamento con i semirimorchi certificati PIEK, per le consegne durante le ore notturne ai supermercati del gruppo Carrefour situati in Belgio. Il gruppo Jost aderisce a numerose iniziative per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica (CO₂), fra cui il progetto Leen Green finalizzato all'abbattimento del 20% delle quantità di CO₂ nell'arco di cinque anni.

FRANCIA: IMPORTANTE FORNITURA DI STRALIS LNG

La società di trasporti francese Transports P. Mendy ha recentemente ricevuto 11 Stralis LNG, dotati di serbatoio criogenico per il metano liquefatto, utilizzato come combustibile primario (una volta trasformato in fase gassosa) per il motore Cursor 8 da 330 Cv. L'entrata in linea degli Stralis LNG coincide con l'inaugurazione della prima stazione di rifornimento francese di gas naturale liquefatto. L'utilizzo di questo combustibile per i mezzi di trasporto rientra nell'ambito di un progetto di sperimentazione di tre anni, nato dalla collaborazione fra Iveco, Transports P. Mendy, la società energetica Gas Natural

In basso, lo schieramento dei trattori acquistati dal gruppo Jost e, sotto, uno degli Stralis LNG utilizzato dalla Transports P. Mendy





A fianco, una foto di gruppo dei partecipanti al programma di formazione TechPro2 in Cina, durante da cerimonia di inaugurazione dei corsi.

Fenosa e Consoptima, agenzia di consulenza e formazione nel campo delle fonti energetiche alternative. E' previsto che il prossimo anno la flotta di Stralis LNG venga potenziata con l'entrata in servizio di altre 15 unità per raggiungere, a regime, un parco di una quarantina di veicoli.

SPAGNA: L'OFFERTA DI IVECO BUS IN MOSTRA AL FIAA DI MADRID

Iveco Bus ha messo in mostra la propria produzione di veicoli per il trasporto passeggeri all'edizione 2014 del Salone dell'autobus di Madrid (FIAA). La star della manifestazione spagnola è stata il nuovo Daily Minibus di 6,1 tonnellate di massa totale a terra, con 22 posti a sedere una volumetria del vano bagagli incrementata del 30 per cento rispetto al modello precedente. Sullo stand di Iveco Bus erano, inoltre, presenti due granturismo Magelys di 12,8 metri, un Crossway Line e un Urbanway articolato di 18 metri di lunghezza. Nell'area esterna, i visitatori hanno potuto apprezzare un Crossway LE (Low Entry) City di 12 metri.

BRASILE: LA 'PRIMA' DEL MARCHIO IVECO BUS

Iveco Bus, il marchio di CNH Industrial per il trasporto collettivo di persone, è approdato in Brasile. Il brand dedicato alla progettazione, produzione e commercializzazione di una vasta gamma di autobus urbani e granturismo, ha fatto il proprio debutto sul mercato sudamericano al FetransRio 2014, una delle fiere più importanti del paese per il settore dei trasporti. L'arrivo di Iveco Bus costituisce un ulteriore passo avanti per lo sviluppo del marchio a livello globale, che include una maggiore crescita in America Latina, Africa, Medio Oriente e Cina. Al FetransRio2014, Iveco Bus ha presentato soluzioni innovative per il trasporto pubblico in Brasile, inclusi i modelli realizzati sul telaio 170S28U. Si tratta di una piattaforma progettata appositamente per il mercato locale per soddisfare la domanda nel

segmento dei veicoli da 17 tonnellate, che fa registrare la crescita più rapida nel paese grazie al rinnovo delle flotte per il trasporto nelle grandi città. Le sue due configurazioni, autobus urbano e turistico/interurbano, offrono ai gestori delle reti di trasporto una maggiore flessibilità operativa. La produzione del telaio 170S28U si basa su una piattaforma di sviluppo prodotto dedicata, presso lo stabilimento Iveco di Sete Lagoas, nello stato del Minas Gerais. Sullo stand di Iveco Bus era anche presente il CityClass, in versione minibus turistico, destinato alla gamma di veicoli da 7-8 tonnellate. Il governo del Brasile ha scelto il CityClass per il suo programma "Path to School", che offre ai bambini, specialmente a quelli che risiedono nelle aree rurali, la possibilità di accedere ai collegamenti di trasporto verso gli istituti scolastici.

CINA: AVVIATI I PROGRAMMI DI FORMAZIONE PER VEICOLI INDUSTRIALI TECHPRO2

Iveco sostiene il programma tecnico professionale TechPro2, inaugurato nella scuola secondaria di avviamento professionale Changshan della provincia cinese dello Zhejiang, in seguito a un accordo di sponsorizzazione tra il gruppo italiano e la Yizhong Education, sottoscritto a novembre. Alla sua prima edizione in Cina, il programma di formazione TechPro2 è parte di un'iniziativa di CNH Industrial che sarà sviluppata su scala nazionale, e che vedrà in seguito l'avvio di altri programmi simili nel paese. Sulla base dei successi che il programma TechPro2 ha ottenuto in passato in altri paesi, l'obiettivo dell'iniziativa è porre le basi per una specializzazione delle competenze nel settore automotive su scala nazionale, con uno specifico programma di sviluppo professionale per i veicoli industriali in Cina. Nella scuola secondaria di avviamento professionale Changshan, il programma TechPro2 coinvolgerà 101 studenti e 13 insegnanti per un periodo di tre anni.



BUSINESS & PASSIONE

Come l'Autotrasporti Biancotti Fabiano di Villa di Tirano (Sondrio) ha saputo conciliare le esigenze del lavoro e la passione per i camion personalizzando due nuovi Stralis Hi-Way Euro VI da 500 Cv



Raramente le ragioni del business vanno d'accordo con quelle del cuore. Quest'impresa è, invece, perfettamente riuscita a un'azienda di trasporto di Villa di Tirano (Sondrio) – la Autotrasporti Biancotti Fabiano – che ha di recente ampliato il proprio parco veicoli con due nuovi trattori Stralis Hi-Way Euro VI da 500 Cv. Senza rinunciare alla passione, ma con lo sguardo attento ai consumi e ai costi di gestione, la Biancotti ha iniziato ad accessorizzare i due nuovi Hi-Way acquistati lo scorso giugno, per renderli degli esemplari unici da ammirare su strada e durante i raduni. Lo ha fatto con il supporto della concessionaria Iveco di zona, la ATL di Colico (Lecco), e dell'officina Iveco di riferimento, la Val Carri di Teglio (Sondrio), che hanno fornito gli optional e curato il loro montaggio sugli Stralis. L'occasione per conciliare le esigenze del lavoro con le emozioni on the road date dai camion 'speciali' è venuta con la crescita dei volumi di trasporto dell'azienda Valtellinese. La Biancotti ha, infatti, recentemente potenziato l'attività di movimentazione dei container, allargando il proprio raggio d'azione dal Piemonte e dal Veneto fino ai porti della Liguria, e si è diversificata nel trasporto del cippato dalle zone di produzione ai termovalorizzatori, situati in Valtellina e in tutto il nord della Lombardia. "Ho deciso di acquistare i due nuovi Stralis – spiega Fabiano Biancotti, titolare dell'azienda – alcuni mesi fa, dopo un periodo di prova che mi ha convinto della qualità, in termini di consumi e di silenziosità, della motorizzazione Euro VI da 500 Cv. Per l'opera di personalizzazione, che è tuttora un work in progress, ho tratto ispirazione da alcuni camion incontrati sulla strada e mi sono affidato ai consigli di Marco Dono, titolare della concessionaria Iveco ATL, e a Massimo Pruneri, responsabile dell'officina Val Carri. Con il loro aiuto sono state scelte le modanature in acciaio inox, il bullbar, la fanaleria inferiore e quella sul tetto dell'abitacolo, le luci a led e le trombe cromate montate sull'Hi-Way con omologazione ADR, adibito al trasporto di prodotti petroliferi. Per inciso, sulla fanaleria inferiore è riportata l'abbreviazione del mio nome, Faby, mentre su quella sopraccabina c'è la marca della

casa costruttrice del camion, Iveco. Sull'altro Stralis, la personalizzazione si limita, per ora, alla sagoma in nero del coniglietto di Playboy sulla parete laterale della cabina, che è in contrasto con il bianco totale della fiancata. Ma questo è solo il primo passo". Oltre ai due nuovi Hi-Way, la sua azienda ha in linea altri Stralis superaccessoriati. A quali temi s'ispirano? "Ne abbiamo due, con motorizzazione da 560 Cv: l'Angel and Devil, che ripropone sulle fiancate l'eterno tema della donna, angelo di giorno e diavolo tentatore di notte, e il Perla Nera. Quest'ultimo è ricco di finiture a specchio in acciaio inox, che interessano i cerchi ruota, la mascherina frontale, i gusci degli specchi retrovisori, i profili delle minigonne e i fender laterali". La Biancotti, fondata nel 1982 da Flavio Biancotti, padre dell'attuale titolare Fabiano, è cresciuta negli anni ampliando il parco mezzi, costituito

adesso da dieci camion. Ha diversificato nel tempo i settori di business – dalla movimentazione delle acque minerali, ai container, al trasporto dei prodotti petroliferi, fino al cippato e ha aumentato il raggio d'azione dei propri veicoli, che si estende a tutto in nord d'Italia e oltre. Con l'espansione dell'azienda è arrivata la passione per i truck superaccessoriati. L'entusiasmo per i camion unici, fuori dal comune e personalizzati, l'ha portato il titolare Fabiano Biancotti, ma è condiviso anche dal fratello Riccardo e dagli autisti, fra cui Nicola Fazzina, che ha guidato – ed è stato l'ispiratore – di un altro Stralis superaccessoriato, il "Perla nera".



Nella pagina a fianco, uno degli Stralis accessorizzati della Biancotti. Sopra, il secondo Stralis 460. In alto, il titolare dell'azienda, Fabiano Biancotti (a sinistra).



PIÙ FORTI INSIEME

**Pezzi di ricambio nuovi o rigenerati,
contratti di manutenzione e riparazione
su misura, estensioni di garanzia
e un nuovo packaging comune
ai ricambi di tutti i 12 marchi
di CNH Industrial per fidelizzare
gli acquirenti dei mezzi di Iveco
e ridurre i costi totali di gestione**



La qualità dei servizi di post-vendita è una delle principali motivazioni nella scelta d'acquisto di un mezzo di trasporto. Dimostrare l'eccellenza nel servizio significa, per un costruttore di veicoli industriali, essere considerato un vero e proprio partner a supporto del business. È stato questo il tema ispiratore dell'area Iveco Service all'ultima edizione del salone di Hannover (IAA). Una parte importante dello stand Iveco è stata, infatti, riservata al mondo del post-vendita, con la sua offerta completa di ricambi originali e rigenerati per mantenere nel tempo il valore residuo del veicolo, un'ampia gamma di contratti di manutenzione e riparazione e di estensione della garanzia, modulari e flessibili – contenuti nei pacchetti componibili 'Elements' - e un servizio d'eccellenza sempre a disposizione della clientela 24 ore su 24, tutti i giorni dell'anno. Tutti i servizi after-sales di Iveco sono pensati per massimizzare la disponibilità dei mezzi e ridurre i costi totali di gestione TCO (Total Cost of Ownership).

UN VIAGGIO NELL'UNIVERSO DEL SERVICE

L'area Iveco Service all'IAA di Hannover ha voluto coinvolgere il cliente a 360° in un'esperienza basata sulla qualità dei prodotti e dei servizi resi dal costruttore a beneficio della redditività del business. Una sorta di "percorso virtuoso" che ha origine dalla riproduzione di un magazzino ricambi, nel quale poter apprezzare la qualità dei prodotti originali e del servizio logistico, per poi terminare all'interno di un'officina mobile allestita su un Nuovo Daily furgone, attrezzato con i più sofisticati strumenti diagnostici per una riparazione su strada rapida ed efficace, gestita da personale altamente qualificato. In occasione dell'IAA, Iveco ha presentato il nuovo packaging e la nuova identity delle parti di ricambio "CNH Industrial Genuine Parts". L'iniziativa si propone di valorizzare il marchio CNH Industrial a livello globale, facendo leva sulla forza di ciascuno dei 12 brand del gruppo, di standardizzare e ottimizzare la gestione degli oltre 5 milioni di parti di ricambio e di confermare la qualità e le prestazioni dei componenti originali.

UN SOLO MARCHIO PER I RICAMBI DI DODICI BRAND

Dal punto di vista visivo, ciò si è tradotto nella creazione di una marcatura di prodotto e di un packaging identici per tutti i "CNH Industrial Genuine Parts". La nascita di un branding e di un packaging comuni all'insieme dei marchi migliora il servizio al cliente finale – attraverso una maggiore efficienza della logistica e della disponibilità dei ricambi - e il suo grado di soddisfazione. I clienti, inoltre, sono maggiormente protetti



dai tentativi di contraffazione e beneficiano di tutti i vantaggi dei componenti di qualità originale. Il lancio del nuovo packaging è stato accompagnato da un'importante campagna di comunicazione, che comprende numerosi strumenti di marketing tra i quali materiale informativo, pubblicità, brochure e un video dedicato. Lo slogan della campagna di comunicazione è "Together we're stronger". Un messaggio chiaro e forte, che sintetizza appieno gli obiettivi e i benefici del progetto. Oltre all'iniziativa "CNH Industrial Genuine Parts", ad Hannover è stato presentato un nuovo naming unificato a livello internazionale per i pacchetti modulari di Servizio 'Elements'. Ogni pacchetto può essere composto sfruttando alcuni 'Elementi' di base, per garantire ai clienti un servizio su misura personalizzato. Partendo da quattro 'Elementi' – Manutenzione, Catena cinemática, Freni e Frizioni e Altre Riparazioni – opportunamente combinati secondo le singole esigenze, vengono generati specifici contratti di manutenzione e riparazione e garanzie estese. Per garantire una flessibilità totale del servizio, oltre alla copertura Assistance Non Stop su strada 24h standard, è possibile personalizzare ulteriormente i pacchetti con specifiche coperture addizionali, che possono includere, ad esempio, il traino, i rabbocchi olio e liquidi, la sostituzione delle batterie e delle lampadine.



Nella pagina a fianco, il nuovo packaging dei ricambi di tutti i 12 brand di CNH Industrial. In alto, un Daily officina per gli interventi di assistenza su strada. Sopra, il logo dei pacchetti modulari di servizio 'Elements'.



PER I DAILY DI MEZZA ETÀ

Due pacchetti di servizi per la manutenzione dei Daily fra i tre e gli otto anni d'anzianità operativa a costi certi per tutta la durata del contratto. I principali interventi assistenziali inclusi nel piano



La buona salute dei Daily di tutte le età sta a cuore a Iveco che, accanto ai piani di manutenzione per i modelli fino a tre anni d'anzianità operativa e alle linee di ricambi ricondizionati (Remanufactured) o a prezzi convenienti (Value Line) per i mezzi oltre gli otto anni, ha messo a punto l'Iveco Service Pack. E' un piano manutentivo rivolto ai possessori dei Daily di 3,5 tonnellate di massa totale a terra dai tre agli otto anni d'anzianità, a partire dal Model Year 2006 fino al Model Year 2009. Si articola in due pacchetti – Smart Pack e Relax Pack Plus – che prevedono tre visite in officina nell'arco di tre anni con una percorrenza massima di 120mila chilometri a un prezzo 'tutto incluso', comprensivo di parti di ricambio e manodopera. Lo Smart Pack, che ha un costo di 63 euro all'anno (Iva esclusa), prevede la sostituzione del filtro dell'olio, del lubrificante del motore (6,38 litri) e 24 minuti di manodopera l'anno. Nel Relax Pack Plus, che

costa 148 euro l'anno (Iva esclusa), sono invece compresi, oltre alla sostituzione dell'olio e del filtro, anche il cambio del filtro dell'aria e del carburante. Nel costo del pacchetto sono anche inclusi 84 minuti di manodopera e i controlli previsti dal libretto di uso e manutenzione del veicolo da effettuare in concomitanza con gli interventi di sostituzione degli elementi filtranti e del lubrificante. Molteplici sono i vantaggi per chi sceglie l'Iveco Service Pack. I piani consentono, infatti, di conservare nel tempo le prestazioni originarie del veicolo, in termini consumi, potenza, coppia del motore e comfort di guida. Il tutto con costi di manutenzione certi e costanti per l'intera durata del contratto. Gli interventi, inoltre, vengono effettuati utilizzando ricambi originali Iveco e lubrificanti conformi alle specifiche del costruttore. Infine, con il massimo della semplicità, si ottengono una sensibile riduzione dei tempi di immobilizzo del veicolo e un maggiore valore residuo al termine del primo ciclo di vita operativa.





DALLA CINA CON FURORE

Concluso il viaggio da Pechino a Modena del Nuovo Daily al seguito del "China-Italy Centennial Rally" Maserati, organizzato dal marchio italiano di vetture di lusso per festeggiare i 100 anni d'attività

Un secolo di successi nel settore delle auto di lusso merita un rally speciale per celebrarlo. E' quanto è accaduto con il 'China-Italy Centennial Rally' Maserati, organizzato dal marchio italiano per festeggiare i cento anni d'attività. Il rally, partito da Pechino alla volta di Modena, ha avuto anche un altro protagonista d'eccezione, il Nuovo Daily di Iveco. Il commerciale della casa italiana si è, infatti, unito al convoglio delle Maserati dopo l'attraversamento del confine fra la Cina e la Federazione Russa, per poi accompagnarlo per oltre 9.700 chilometri attraverso cinque Paesi - Russia, Bielorussia, Repubblica Ceca, Germania e Italia - fornendo il supporto tecnico alla carovana.

Allestito a officina mobile con annesso magazzino ricambi per le Maserati, il commerciale di Iveco ha confermato le proprie doti di robustezza, comfort di guida, affidabilità ed efficienza nei consumi. Nei primi 2.000 chilometri del

Centennial Rally, partito lo scorso agosto da Pechino, e fino al confine con la Russia, l'appoggio logistico è stato, invece, fornito da un furgone PowerDaily di Iveco, prodotto in Cina e molto apprezzato dagli utilizzatori del paese asiatico. Per celebrare l'arrivo del tour a Modena, sei Maserati sono state ospitate presso lo stabilimento di Suzzara, nei pressi di Mantova, dove il leggero di Iveco viene prodotto.

A Suzzara sono stati fatti di recente notevoli investimenti per rinnovare le catene di montaggio e garantire gli elevati standard qualitativi richiesti dal mercato. Il Nuovo Daily 35S15V, che ha fornito supporto al Rally, era equipaggiato con un 4 cilindri 2,3 litri da 146 cv. Durante il lungo viaggio da Pechino a Modena attraverso cinque Paesi ha messo in evidenza la qualità dell'abitacolo, confortevole e silenzioso, che garantisce sensazioni di guida analoghe a quelle di un'automobile. Ha, inoltre, confermato la robustezza e la durata del collaudato telaio a longheroni, che fa parte del DNA di questa gamma di veicoli.



prodotto DAILY TOURYS 60C



TAGLIA MINI COMFORT MASSIMO

Come si comporta su strada la versione turistica Tourys del Nuovo Daily Minibus di 6,1 tonnellate di massa totale a terra, dotata di motorizzazione FPT Industrial F1C di 3 litri da 170 Cv. Le principali caratteristiche tecniche

di Emanuela De Vita

Ha il family feeling, la silenziosità e il comfort di marcia della gamma gran turismo di Iveco Bus, ma con una taglia decisamente più contenuta: è la versione Tourys del Nuovo Daily Minibus, che Camion & Servizi ha provato in anteprima a Torino. Il veicolo del test, di 6.100 kg di massa totale a terra, ha un passo di 4.100 mm, abbinato a uno sbalzo posteriore lungo di 2.407 millimetri. Con queste caratteristiche tecniche, il Tourys può trasportare 19 passeggeri, oltre alla hostess e al conducente. La bagagliaia posteriore ribasata ha una volumetria di 2,5 metri cubi. Il Minibus a ruote

posteriori gemellate è equipaggiato con il propulsore F1C di 2998 cm³ di FPT Industrial, in grado di sviluppare 170 Cv a 3.500 giri al minuto. La coppia massima è, invece, di 400 Nm nell'intervallo da 1.350 a 3.000 giri/minuto. Il propulsore, un 4 cilindri in linea a 16 valvole con sistema d'iniezione common rail e turbocompressore a geometria variabile (VGT), risponde alla normativa antinquinamento Euro VI per le unità heavy duty. Per rientrare nei limiti di emissione fissati dalla Ue, l'F1C utilizza il parziale ricircolo dei gas di scarico in camera di combustione (EGR). Oltre a ciò, a valle del motore, si trova un complesso sistema di post-trattamento costituito da un catalizzatore ossidante (DOC), da un filtro

rigenerazione attiva (DPF) e da un catalizzatore SCR con nebulizzatore di urea (AdBlue) per abbattere gli ossidi d'azoto (NOx) prodotti dal propulsore. Completa il tutto un catalizzatore finale per eliminare gli eventuali eccessi di ammoniaca contenuti nei gas di scarico. Il motore è abbinato al cambio meccanico a 6 rapporti FPT 2840.6. Come optional è disponibile l'automatizzato Agile.

ELEGANZA, COMFORT, SILENZIOSITÀ

Su strada il Daily Tourys si dimostra confortevole, silenzioso e privo di vibrazioni dovute a fenomeni di risonanza in tutte le condizioni di marcia: a pieno carico, in accelerazione, nelle curve di raggio ridotto. La silenziosità

è garantita dalla coibentazione acustica, mentre al comfort di marcia ci pensano le sospensioni ben tarate, che sono indipendenti con barra di torsione e ammortizzatori sull'anteriore e con soffiotti pneumatici a controllo elettronico posteriormente. Pronto ed elastico è il propulsore F1C che risponde velocemente alle richieste di maggior potenza da parte del conducente, grazie all'azione fluida ed energica del turbocompressore a geometria variabile. Potente e ben modulabile l'impianto frenante di servizio a controllo elettronico, basato su dischi autoventilanti anteriori e posteriori con pinze flottanti. Il circuito include il dispositivo di antibloccaggio (ABS), quello di regolazione della dinamica di marcia (ESP), di antipattinamento in accelerazione (ASR), il ripartitore di frenata (EBD) e il sistema di anti arretramento per facilitare le partenze in salita (Hill Holder). Gli arredi interni prevedono cappelliere su entrambi i lati con luci individuali a Led e aria condizionata canalizzata nelle cappelliere con bocchette in corrispondenza dei singoli sedili. Sul Minibus testato da Camion & Servizi i sedili reclinabili sono dei Lazzerini Transito e della Lazzerini è anche il posto hostess. Fra le dotazioni optional montate sul Tourys figurano uno schermo a cri-



Nella pagina a fianco, il Nuovo Daily Tourys durante la prova su strada. In alto, la plancia e il cluster strumenti. A fianco, i sedili, realizzati dalla Lazzerini.

stalli liquidi da 17 pollici, un lettore di DVD, la botola di emergenza ad azionamento elettrico sul padiglione, il frigorifero e i sensori posteriori di parcheggio.

CI SONO ANCHE I CITIES, I LINE E I POP

Il Nuovo Daily minibus è disponibile, oltre che nella versione turistica Tourys, nelle varianti Line, Citys e Pop. La Line è la gamma più versatile, ideale per i percorsi interurbani. È disponibile in tre lunghezze, con due tipologie di porte, in versione diesel, metano, diversi layout passeggeri, fino a 22 posti a sedere e con optional specifici, come la pedana per i

viaggiatori con disabilità motorie. Il Citys è il modello di classe A o classe I, esclusivamente dedicato al trasporto nei piccoli centri urbani e nelle aree suburbane, disponibile anche con motorizzazione CNG. È dotato di una porta centrale doppia e di una posteriore con possibilità di accesso per i disabili, mediante una speciale rampa. Infine, il Daily Pop. È lo scuolabus pensato per il mercato italiano. Proposto in versione diesel e metano, ha una capacità massima di 45 passeggeri per gli alunni delle elementari e di 32 per gli allievi delle scuole medie, oltre all'accompagnatore.

LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE

Modello: Daily Tourys 60C

Passo: 4.100 mm

Sbalzo posteriore: 2.407 mm

Lunghezza totale: 7.515 mm

Massa totale a terra: 6.100 kg

Volume bagagliera: 2,5 m³

Posti: 19+1+1

Motore: F1C – Euro VI

Cilindrata: 2.998 cm³

Potenza massima: 170 Cv

Coppia massima: 400 Nm da 1.350 a 3.000 giri/min

Cambio: FPT 2840.6 a 6 rapporti

Sospensioni anteriori: Indipendenti con barra di torsione

Sospensioni posteriori: Pneumatiche

Pneumatici: 225/65 R16



TUTTO IL MEGLIO PER IL CLIENTE

Nuove strutture di vendita e distribuzione ricambi di Ghedauto a Cesena, e di Mecar a Rende (Cosenza). L'obiettivo è di essere accanto alle aziende di trasporto locali con prodotti e servizi post-vendita d'eccellenza



In tempi ancora difficili per l'economia italiana, ci sono imprenditori che hanno voglia di rischiare e guardano al futuro con realismo, determinazione e fiducia. E' il caso delle concessionarie Ghedauto Veicoli Industriali e Mecar che hanno recentemente aperto due nuove strutture di vendita e distribuzione ricambi, rispettivamente a Cesena e a Rende, in provincia di Cosenza. L'obiettivo comune alle due iniziative imprenditoriali è di presidiare il territorio di riferimento, capire le esigenze delle aziende di trasporto locali e offrire loro prodotti e servizi post-vendita d'eccellenza. La filiale di Cesena, situata a breve distanza dal casello autostradale di Cesena nord della A14 Bologna-Taranto, si aggiunge alla sede storica della Ghedauto di Bologna, a quella operativa di Castel San Pietro (Bologna), ai centri di Ferrara, di Lugo (Ravenna) e al punto vendita di Rimini. Con l'apertura della filiale di Cesena la concessionaria, che opera nelle province di Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini e nella Repubblica di San Marino, vuole presidiare maggiormente il territorio romagnolo sia dal punto di vista della vendita dei veicoli sia sotto il profilo dell'offerta di servizi e, soprattutto, di ricambi. A Cesena, infatti, è stato realizzato un ampio magazzino ricambi (di 1.000 metri quadri con oltre 8mila voci e 5 addetti), che si affianca a quello principale (con 16mila articoli e 18 addetti) ubicato a Castel San Pietro, dove si trova anche il centro usato della Ghedauto. La provincia di Cesena riveste un'importanza strategica per la concessionaria, a causa dell'elevata concentrazione di aziende di trasporto specializzate nella movimentazione delle merci in regime di temperatura controllata (ATP). Con la nuova filiale, la Ghedauto si attende uno sviluppo business del nuovo, con un immatricolato locale che dovrebbe aggirarsi attorno alle 180-200 unità l'anno. Ghedauto Veicoli Industriali è la divisione del Gruppo Ghedini dedicata al trasporto professionale e aziendale. Fa parte di una realtà presente sul mercato automotive da oltre quarant'anni. La mission su cui si fonda è quella di offrire al mercato le migliori soluzioni di trasporto con veicoli affidabili e sicuri dei brand Iveco e Fiat Professional e di mettere a disposizione una rete di officine autorizzate – 31 in tutto - nelle province di riferimento, in grado di offrire un supporto tecnico competente e tecnologicamente avanzato. Il target della Ghedauto spazia dal piccolo artigiano all'autotrasportatore internazionale, dall'azienda di servizi ambientali a quella che opera con flotte di automezzi di diverso tonnellaggio.



CONTINUA IL FORTE SVILUPPO TERRITORIALE DI MECAR

Dopo le recenti aperture di Eboli (SA) e Melfi (PZ), Mecar ha appena inaugurato la nuova e innovativa sede di Cosenza, diventando così un vero e proprio dealer multiregion attivo sulle tre regioni di Campania, Basilicata e da oggi Calabria. La sede comprende gli uffici commerciali e un vasto magazzino ricambi di oltre 600 metri quadri, pensato per potenziare i servizi di approvvigionamento e distribuzione dei componenti per i veicoli industriali alle circa 20 officine autorizzate che operano nelle tre regioni di riferimento della concessionaria. Un'area che comprende, oltre alla provincia di Cosenza, quelle di Salerno, Avellino e Potenza. "Da concessionari storici di Salerno – ha affermato Paula Clarke, Responsabile Marketing – negli ultimi anni siamo cresciuti rapidamente con le nuove aperture. Ora, con una scelta strategica, siamo anche a Rende. Le ragioni sono molteplici. Prima di tutto, c'è un tessuto industriale, fatto di aziende manifatturiere, molte delle quali attive nel settore food, e di società di trasporto di diverse dimensioni che dobbiamo seguire da vicino. Ci vuole, cioè, una capillare copertura del territorio. E poi, malgrado la situazione economica ancora difficile, esistono tante opportunità di business. Ovviamente, per chi ha le capacità e la voglia di mettersi in gioco". La creazione della nuova struttura di vendita e distribuzione ricambi di Rende è stata portata a termine a tempo record. "Lo scorso luglio – spiega Gianandrea Ferrajoli, Amministratore delegato della Mecar - abbiamo raggiunto l'accordo con Iveco. A settembre eravamo già operativi con la nuova sede e il 18 novembre l'abbiamo inaugurata ufficialmente".

Nella pagina a fianco, la cerimonia del taglio del nastro all'inaugurazione del nuovo impianto della Ghedauto a Cesena e, sopra, l'apertura della nuova sede della Mecar a Rende (Cosenza)



Grande successo dei mezzi di Iveco, provati dagli operatori del trasporto e dagli appassionati di camion sul circuito di Formula 1 dell'Autodromo di Monza. Riproposta l'iniziativa Iveco Check Stop per la sicurezza stradale

DAILY E STRALIS IN POLE POSITION

Una tre giorni dedicata al mondo dell'autotrasporto, con convegni, dibattiti, intrattenimento e, soprattutto, prove di camion e di veicoli commerciali sul mitico circuito di Formula 1 dell'Autodromo di Monza. Sono stati questi i principali temi del Truck & Van Emotion 2014, la kemesse del tra-

sporto su strada, cui Iveco ha partecipato esponendo la propria gamma di prodotto in un stand di oltre 500 metri quadri e mettendo a disposizione degli operatori e degli appassionati di camion alcuni veicoli delle gamme Stralis a Daily per i test in pista. Il successo della manifestazione è scritto nei numeri. Che parlano di oltre 12.800 partecipanti, più di 1.800 prove di pesanti stradali e circa 660 test di veicoli com-

merciali, per un totale di 11mila chilometri percorsi. Per le prove in pista Iveco ha messo a disposizione uno Stralis Hi-Way con motorizzazione Cursor 11 da 480 Cv e due Hi-Way dotati, invece, di Cursor 13 da 500 Cv. Due i furgoni a ruota singola della gamma Nuovo Daily, entrambi equipaggiati con le innovative sospensioni anteriori Quad-Leaf, proposti agli operatori e ai fan dei mezzi leggeri per il test sul tracciato di Formula 1: un 35S15V da 10,8 metri cubi, mosso da un diesel di 2,3 litri di FPT Industrial da 146 Cv, e un 35S14NV/P con vano di carico di 12 metri cubi, dotato di motorizzazione di 3 litri di cilindrata a gas naturale compresso. Protagonisti dell'esposizione statica sono stati il Nuovo Daily – in versione furgone e cabinato – eletto Van of the Year 2015 all'ultima edizione del Salone del veicolo industriale di Hannover, e le trazioni alternative dello Stralis. Il pesante di Iveco con motorizzazione Cursor 8 CNG era presente sia nella versione con alimentazione a gas naturale compresso (CNG), sia in quella mista a metano compresso e a metano liquefatto (LNG), che permette di raggiungere un'autonomia operativa di circa 750 chilometri. Lo

stand di Iveco ospitava anche una replica della F14 T del Team Ferrari di Formula 1, a testimonianza del ruolo della casa italiana come fornitore ufficiale della scuderia di Maranello. Il Truck & Van Emotion 2014 ha fornito a Iveco anche l'occasione per ripresentare la campagna per la sicurezza stradale Iveco Check Stop. E' un'iniziativa che si propone di offrire ai conducenti dei veicoli industriali un check-up medico per la scoperta precoce dei sintomi e dei segni dei disturbi del sonno, suscettibili di provocare sonnolenza alla guida. Il progetto, nato da una collaborazione con il Dipartimento di Neuroscienze dell'Università degli Studi di Genova e patrocinata dal Ministero dei Trasporti, dall'Associazione Italiana Medici del Sonno, dal Dipartimento di Scienze della Salute dell'Università di Genova e dall'Unione Interporti Riuniti, ha recentemente coinvolto numerosi autotrasportatori di passaggio nei principali interporti italiani. A Monza, un semirimorchio hospitality agganciato a uno Stralis Hi-Way era allestito con un ambulatorio medico per le visite di controllo ai conducenti di veicoli industriali, previste dall'iniziativa.

Nella pagina a fianco, gli Stralis Hi-Way durante le prove sul circuito di Formula 1 dell'Autodromo di Monza. Sotto, la premiazione della Zampieri Holding.

LA ZAMPIERI HOLDING È 'ECO-TNT SUPPLIER OF THE YEAR'

In occasione del Truck & Van Emotion di Monza è stato assegnato a Giancarlo Zampieri, titolare della Zampieri Holding, il riconoscimento di 'Eco TNT Supplier of the Year'. Il premio, consegnato da Aldo Donini, Area Operations Manager di TNT Italy e da Giuseppe Pesce, Direttore Vendite Mercato Italia Iveco, sottolinea la scelta 'green' della Zampieri, che ha immesso nella flotta TNT nel corso di quest'anno 30 trattori Stralis AT 440S33T/P CNG, con motorizzazione a metano.

Questa decisione ha permesso al corriere espresso, di cui la Zampieri Holding è uno dei principali fornitori di servizi di trazione, di abbattere in modo significativo le emissioni inquinanti dei mezzi di trasporto nei collegamenti da un hub all'altro. La Zampieri Holding, che cura per conto di TNT Italy i servizi di linea fra i centri di smistamento di Italia, Francia, Spagna, Grecia e Inghilterra, dispone complessivamente di una flotta di 130 trattori e 250 semirimorchi, oltre a 225 furgoni. "E' un onore per

noi – ha commentato Tony Jakobsen, Managing Director di TNT Italy – avere al nostro fianco partner che investono, che sono capaci di guardare oltre la contingenza e di concentrare i loro sforzi sulla qualità del servizio e sulla riduzione

dell'impatto ambientale: con questo premio vogliamo suggellare una partnership trentennale, che ha visto le rispettive aziende crescere e raggiungere insieme gli obiettivi più diversi". "È motivo di grande soddisfazione – ha affermato Giuseppe Pesce, Direttore Vendite di Iveco

Mercato Italia – la conferma, oggi, della scelta strategica della Zampieri Holding, che ha deciso di puntare sullo Stralis CNG per abbattere i costi di gestione dei veicoli e ridurre il loro impatto ambientale. Gli oltre 12.000 mezzi venduti con motori alimentati a gas naturale sono la conferma della validità degli investimenti di Iveco in questa tecnologia".





DAL MINI AL GRANTURISMO

In mostra alla manifestazione riminese un ampio saggio dell'offerta di Iveco Bus, dal Daily Minibus Tourys al Magelys Pro. Fra le novità dell'edizione 2014 la possibilità di un test drive a bordo del Daily e del Magelys

Un'occasione unica nel panorama delle manifestazioni di settore italiane, quella dell'International Bus Expo (IBE) di Rimini, che Iveco Bus ha saputo cogliere appieno, proponendo agli operatori del trasporto passeggeri un ampio saggio della propria offerta di prodotto, dal Daily Minibus Tourys al Crossway Low Entry, fino al Crossway Pro e al top di gamma, il Granturismo Magelys Pro. L'IBE è il tradizionale appuntamento per scoprire le novità e le tendenze del settore bus che, con quattro padiglioni, un totale di 20.000 metri quadri di superficie espositiva e un'area convegni dedicata, trova la propria identità all'interno di TTG-Incontri, la principale fiera internazionale business-to-business del turismo nel nostro paese. Un settore importante, quest'ultimo, che genera, con il noleggio autobus con conducente, un giro d'affari di 2miliardi di euro l'anno. Iveco Bus ha partecipato all'IBE con uno stand di oltre 1.000 metri quadri, proponendo al centro della scena il Nuovo Daily, recentemente eletto Van of the Year 2015, in versione Minibus Tourys.

Sullo stand, quasi a voler enfatizzare la presenza del mini di Iveco Bus, c'erano due Magelys Pro, un Crossway Pro e un Crossway Low Entry (LE) in versione City. Quest'ultimo, nella taglia da 12 metri, equipaggiato con motore Tector 7 di FPT Industrial da 285 cv, con 38 posti a sedere, è stato realizzato per Deutsche Bahn, la maggiore società tedesca di trasporto pubblico, con cui Iveco Bus ha siglato un accordo per la fornitura di 710 nuovi autobus. Il Crossway LE è dotato di una cabina conducente conforme a requisiti EBSF (European Bus System of the Future)/VDV. Con l'applicazione di queste normative, il cui obiettivo principale è quello di fornire un alto livello di comfort e di sicurezza all'autista, il posto guida del Crossway LE è stato completamente riprogettato con la plancia mobile e regolabile in profondità. Ciò garantisce ai conducenti di poter contare su comandi collocati sempre nella stessa posizione e di usufruire delle medesime caratteristiche ergonomiche.

A bordo, i conducenti e i passeggeri godono di una migliorata visibilità, ridotta rumorosità interna, e un ampio spazio per i bagagli. Nell'area esterna della manifestazione è stato, inoltre, esposto un Granturismo Magelys Pro da 12,2 m, dotato di motore Cursor 9 Euro VI da 400 Cv abbinato al cambio automatizzato ZF Astronic.

La novità assoluta dell'edizione 2014 dell'IBE è stata la possibilità di effettuare test drive sui veicoli. Iveco Bus ha messo a disposizione degli operatori specializzati e dei visitatori un Daily Minibus Tourys da 19 passeggeri oltre alla hostess con sospensioni posteriori pneumatiche, equipaggiato con un motore F1C di 3 litri da 170 Cv abbinato a un cambio manuale a 6 marce. Per i test era, inoltre, disponibile un Magelys Pro di 12,2 metri, con motorizzazione da 400 Cv e cambio automatizzato ZF Astronic.





PER IL DAILY E PER IL VISION

Brembo fornisce l'impianto frenante del Nuovo Daily e ha sviluppato il sistema brake-by-wire ultraleggero per il concept Vision di Iveco

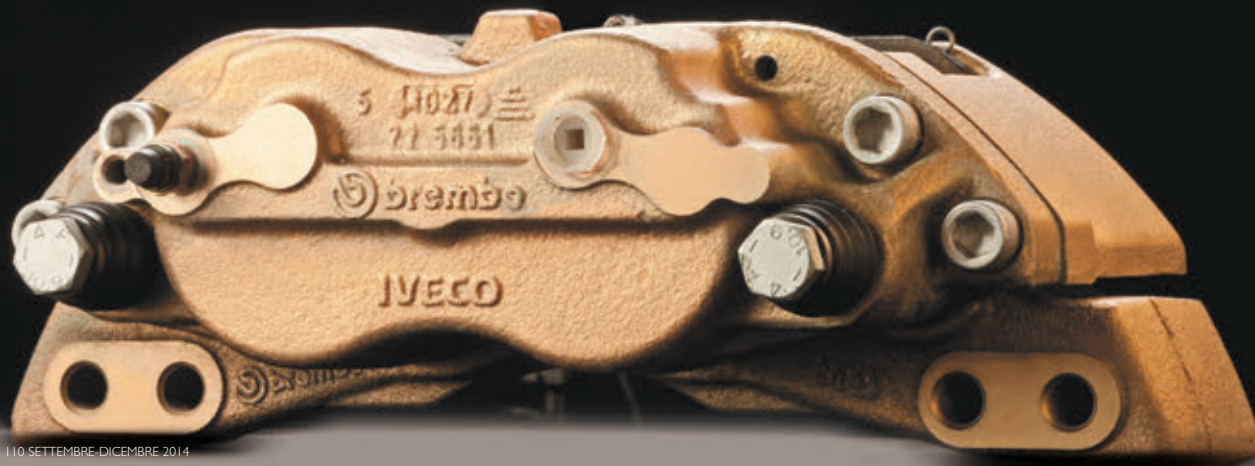
C'è tanta Brembo sul nuovo Daily Iveco che è stato eletto "International Van of the Year 2015" alla 65ma edizione del Salone Internazionale di Hannover, il più importante appuntamento europeo per il settore dei veicoli commerciali e industriali che si è tenuto dal 25 settembre al 2 ottobre scorsi.

La terza generazione del Daily è stata votata Best in class tra i veicoli commerciali leggeri da una giuria di 23 giornalisti specializzati con la motivazione che "ha saputo fornire il miglior contributo per l'efficienza e la sostenibilità del trasporto di merci su strada in termini d'impatto ambientale e sicurezza".

A fianco dei tanti "più", migliori volumetrie, portate, potenza motore, comfort e guidabilità, Brembo ha permesso al Daily di realizzare anche dei grandi "meno", minori spazi di frenata rispetto ai competitor e riduzione dei consumi grazie a coppia residua e masse ridotte, che sono il risultato dell'intero pacchetto frenante che equipaggia il Daily. Con l'impianto frenante del Nuovo Daily, Brembo ha conservato e migliorato i punti di forza (soprattutto l'affidabilità e il sovradimensionamento dei componenti) del precedente modello, contribuendo così al titolo di Van of the Year 2015.

Intanto prosegue la collaborazione strategica tra i due Gruppi. Al Salone di Hannover Iveco ha presentato il concept "Iveco Vision", l'evoluzione dello chassis presentato nell'edizione 2012 che riassume possibili tecnologie per il veicolo leggero del futuro: un concept dedicato alla mobilità a basso impatto ambientale con una serie di soluzioni innovative. Brembo è partner del progetto, insieme ad altri grandi Gruppi, e ha proposto un impianto frenante ultraleggero totalmente brake by wire con simulatore pedale sensorizzato, centralina di controllo veicolo e quattro corner intelligenti, caratterizzati da un'innovativa pinza idraulica alluminio-ghisa con attuatore elettroidraulico all'anteriore e pinza elettrica in alluminio con centralina integrata al posteriore.

L'obiettivo di questo impianto è di permettere una forte riduzione delle emissioni di CO2 con i quattro impianti frenanti che si interfacciano con altri sistemi Adas (Advanced drivers assistance systems), per garantire un elevato livello di sicurezza del veicolo. Da sottolineare che anche nel comparto dei veicoli commerciali iniziano a fare capolino il concetto e l'esigenza del design, punto di forza centrale Brembo, con i cerchi che iniziano "ad aprirsi", materiali come l'alluminio, colorazioni e marchi che cominciano a fare bella mostra sui lati ruota. Come si è visto nei concept presentati ad Hannover.





G. ALBERTI & C.

PER IL LATTE CI VUOLE IL DAILY

Distribuire latte e derivati dal centro di produzione a oltre 2.400 punti vendita di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta: ecco la missione quotidiana dei Daily in servizio presso la Alberti di Pontedassio (Imperia)

Daily sono abituati a rendere tutte le missioni di trasporto possibili. Compresa la più impegnativa, come quelle affidate loro dalla G. Alberti & C, un'azienda di Pontedassio (Imperia), specializzata nel confezionamento del latte e nella produzione dei suoi derivati. Da tempo la flotta della Alberti, che oggi conta una trentina di veicoli, viene potenziata con l'acquisto di 3 o 4 nuovi camion l'anno attrezzati con cella isoterma e gruppo frigo per la distribuzione dei prodotti freschi e dei latticini in Liguria e in alcune regioni limitrofe. Si tratta di Iveco Daily - l'ultimo in ordine di tempo è un Nuovo Daily - guidabili con patente C, di 6

o 6,5 tonnellate di peso totale, a passo corto, equipaggiati con il motore di 3 litri da 170 Cv. La loro missione più gravosa è inoltrarsi nelle vallate liguri per raggiungere i paesi dell'Appennino, partendo dallo stabilimento di Pontedassio (Imperia). "Per le nostre esigenze di distribuzione - spiega Alberto Alberti, Presidente e Amministratore Delegato della società ligure - abbiamo bisogno di veicoli affidabili, agili, compatti, che sappiano arrampicarsi, poiché in pochi chilometri si passa dal livello del mare a 800-1.000 metri d'altitudine, con consumi di gasolio ragionevoli. Sono le qualità che abbiamo riscontrato nei Daily da patente C a passo corto, dotati di



latte alberti



motore da 170 Cv che abbiamo attrezzato con cella e gruppo frigorifero per la movimentazione delle merci a temperature comprese fra i 4 e i 6° centigradi. Sono veicoli ai quali non richiediamo elevate velocità di punta ma, piuttosto, disponibilità di coppia e capacità di accelerazione in salita. Per questa ragione, abbiamo scelto un rapporto al ponte adeguato al profilo di missione che devono svolgere. Abbiamo, inoltre, un'attività di distribuzione in Piemonte e Valle d'Aosta, partendo dal centro logistico di Piossasco (Torino) che, però, non riguarda la consegna giornaliera del latte fresco. Nel complesso – conclude Alberti – i Daily accumulano una percorrenza attorno ai 100 chilometri al giorno per cinque giorni lavorativi la settimana, per cinquanta settimane l'anno. Significa, in totale, circa 25-30 mila chilometri nell'arco di dodici mesi purché si possa contare, come nel caso dei Daily, su un elevato tasso di disponibilità dei veicoli". La Alberti nasce a Imperia nel 1948 per iniziativa di Giacomo Alberti. Si occupa da subito della distribuzione del latte fresco, utilizzando dapprima, una vecchia Fiat 509 trasformata in autocarro, poi un Fiat 1100 BLR per consegnare il latte confezionato in bottiglie di vetro. Risale al 1972 la realizzazione dello stabilimento di Pontedassio (Imperia), che viene potenziato nel corso degli anni 80' e 90'. Fra la fine degli anni 90' e i primi anni 2000 la Alberti ottiene la certificazione di qualità ISO 9001:2000 e avvia la produzione di grana Padano nello stabilimento di Genola (Cuneo).

LA CONCESSIONARIA DI RIFERIMENTO

La concessionaria di riferimento della Alberti è la Liguria Diesel, erede di mezzo secolo dell'attività della De Filippi & Reyneri S.p.a. che ha avuto come obiettivi principali l'elevata professionalità e la serietà del rapporto commerciale, per garantire il costante mantenimento della fiducia da parte della clientela. Il recente

riassetto societario, ridefinito in funzione dell'ingresso dei nuovi soci titolari delle storiche concessionarie Iveco Covemi e Borgo Agnello provenienti dal settore del veicolo industriale, ha dato pieni poteri e precise mansioni al personale operativo locale assicurando continuità nell'operato della concessionaria nel pieno rispetto degli obiettivi tramandati dalla precedente proprietà. La Liguria Diesel è articolata in quattro centri vendita siti a Genova, Savona, Villanova d'Albenga e Imperia, su un'area complessiva di 10.000 metri quadri, con otto venditori operanti nelle province di Genova, Savona e Imperia. L'azienda dispone, inoltre, di un capillare servizio assistenziale costituito da un'officina e tre magazzini ricambi di proprietà e si avvale della collaborazione di 10 officine autorizzate.



In alto, lo schieramento dei veicoli della Alberti. Sopra, Alberto Alberti, Presidente dell'azienda, con Mario Proto, venditore della Liguria Diesel.



protagonisti



GIL TRANSPORT

DIECI STRALIS PER LE MEDICINE

Dieci Stralis AS440S50 T/P entrano in servizio nella Gil Transport di Canosa di Puglia (Barletta) per la consegna dei farmaci in tutta Italia con semirimorchi frigoriferi. Perché la scelta è caduta sui trattori di Iveco

I trasporto dei farmaci, il settore in cui è specializzata la Gil Transport di Canosa di Puglia (Barletta) che ha recentemente ricevuto dieci Iveco Stralis AS440S50 T/P, è un comparto che richiede un elevato standard di servizio e mezzi efficienti ed affidabili. Proprio come i nuovi Hi-Way con motorizzazione Euro VI da 500 Cv, che vengono prevalentemente impiegati sulle tratte fra Milano e Bari. "Movimentiamo prodotti farmaceutici in regime di temperatura controllata – spiega Giovanni Turturro, Amministratore della società pugliese – in tutta Italia e in alcune nazioni europee, come l'Inghilterra e la Germania. Ma il grosso del business è nel nostro paese, concentrato soprattutto lungo le tratte Milano-Bari e dal capoluogo lombardo verso Bologna, Brescia e Trento. I nuovi Stralis da 500 Cv vengono impiegati proprio su questi itinerari, con percorrenze annue comprese fra 100 mila e 200 mila chilometri. Abbiamo scelto di nuovo Iveco per i buoni riscontri sui consumi e sui costi di gestione (TCO) ottenuti con gli Stralis Euro V – 20-25 unità in tutto - messi in servizio fra il 2007 e il 2009, che adesso sono sostituiti dagli Hi-Way. Ma tra le motivazioni c'è anche l'ottimo rapporto instaurato negli anni con la concessionaria Iveco di riferimento, la Di Pinto". I nuovi trattori sono equipaggiati con il cambio automatizzato Eurotronic 2. Cosa ne pensano i suoi autisti? "Sono sempre stato un convinto sostenitore degli automatizzati, anche in tempi in cui questa soluzione non era apprezzata dal mercato, come oggi. Ricordo che, già nel 2002, ho acquistato dei trattori con l'Eurotronic, incontrando un certo scetticismo iniziale da parte dei conducenti più tradizionalisti, legati al 16 marce meccanico. I fatti, però, mi hanno dato ragione". La Gil Transport, che ha un organico di 40 dipendenti,

dispone di un collaudato sistema logistico internazionale, in grado di assicurare la consegna di prodotti farmaceutici in regime di temperatura controllata in tutti i paesi europei, incluse le isole. In Italia offre servizi express service con tempi di consegna di 24-48-72 ore dalla spedizione, senza limiti di peso. Garantisce, inoltre, l'arrivo a destinazione in 4-8-12 ore dei farmaci salvavita. Offre, infine, servizi di trasporto a carico completo con ritiro e consegna in linea e prestazioni 'same day service' con prelevamento e recapito dei prodotti nello stesso giorno in tutta Italia.

LA CONCESSIONARIA DI RIFERIMENTO

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

Nella pagina a fianco, la consegna delle chiavi a Giovanni Turturro, titolare della Gil Transport, da parte di Giampiero Vitale di Iveco.



VACCA AUTOTRASPORTI

PRODOTTO E SERVICE FANNO LA DIFFERENZA



Due Stralis AS260S42 potenziano la flotta della Vacca Autotrasporti di Occimiano (Alessandria). A convincere all'acquisto i responsabili dell'azienda sono state le qualità dei camion e il livello dei servizi d'assistenza



Le qualità dei veicoli e il livello dei servizi post-vendita fanno la differenza nelle motivazioni d'acquisto delle aziende di trasporto. E' il caso della Vacca Autotrasporti di Occimiano (Alessandria), che ha recentemente messo in linea due Stralis AS260S42 Y/PS, con motorizzazione Euro VI da 420 Cv. I nuovi cabinati, allestiti con cassone di 9,6 m di lunghezza, centina e telo, copri e scopri, alza-abbassa e sponda caricatrice posteriore a scomparsa, vanno a potenziare la flotta aziendale costituita da 11 Stralis 6x2, 8 camion a due assi (7 Eurocargo e uno Stralis), un Daily e un Doblò di Fiat Professional. "I due Stralis 6x2 – spiega Massimo Pampana, Responsabile commerciale della Vacca Autotrasporti – saranno utilizzati prevalentemente su tratte nazionali, con percorrenze annue di 110-120mila chilometri, poiché su queste rotte si concentra il core business aziendale. Verranno impiegati nella movimentazione di collettame, macchinari, banchi frigoriferi, componentistica meccanica, materiali isolanti e prodotti per l'edilizia". Quali sono state le principali motivazioni che hanno portato alla scelta gli Stralis? "Le ragioni sono molteplici – spiega Pampana. Prima di tutto, il rapporto di fiducia instaurato negli anni – si può dire, ormai, da alcuni decenni - con la concessionaria Iveco di riferimento, la CO.VE.MI di Alessandria. Poi, sicuramente, la qualità dei veicoli e l'ottimo rapporto qualità-prezzo. Infine, ma non in ordine d'importanza, la presenza in zona di un'officina autorizzata super-efficiente, la Volpato di Ponte Stura, che fornisce l'assistenza ai camion, a volte ben al di là del normale orario di lavoro". Come mai avete deciso di acquistare due nuovi mezzi in

un momento di mercato ancora difficile per il trasporto? "La decisione è stata presa in un'ottica di riduzione dei costi di gestione, soprattutto della voce relativa ai consumi di carburante, e di maggiore efficienza ed ecologia dei mezzi. Un fattore, quest'ultimo, che sta assumendo un'importanza crescente fra i nostri committenti".

La Vacca Autotrasporti nasce verso la fine degli anni '70 dalla passione dei fratelli Franco e Marco Vacca per i mezzi pesanti. Grazie alla professionalità dei titolari e del personale operativo, l'azienda è stata in grado di espandersi negli anni e di garantire ai propri clienti servizi puntuali ed efficienti. A tutt'oggi dispone di una flotta di 21 motrici di varie dimensioni e portate, che permettono di soddisfare le diverse esigenze della clientela. La Vacca Autotrasporti è in continua crescita: ha conseguito la certificazione ISO 9001:2008, a conferma della consolidata esperienza nel campo degli autotrasporti. La CO.VE.MI, leader nel settore veicoli industriali, è concessionaria dei marchi Iveco e Fiat Professional ad Alessandria e provincia. L'azienda nasce nel 1975, anno di apertura della sede di Alessandria. I primi anni '80 segnano l'inaugurazione della nuova sede nell'attuale area industriale su un insediamento di 10.000 m2, di cui 4.000 coperti. Nel corso degli anni '90 vengono realizzati un magazzino ricambi e una qualificata officina dotata di tutte le moderne apparecchiature diagnostiche. Vengono, inoltre, inaugurate le sedi commerciali di Casale Monferrato e, successivamente, quella di Tortona. La CO.VE.MI mette a disposizione un'equipe di oltre 35 addetti, fra area commerciale, amministrativa, magazzino ricambi e officina.

Nella pagina a fianco, da sinistra a destra, Franco Vacca, titolare dell'azienda, Alberto Demartini della concessionaria Covemi, Marco Vacca (titolare), Massimo Pampana, responsabile commerciale, e Francesco Brega, allestitore.



SFIDA INFERNALE IN SUDAMERICA

Presentato al CNH Industrial Village di Torino il team Petronas De Rooy Iveco che partecipa all'edizione 2015 del rally più famoso al mondo. Tre i veicoli Iveco in gara, pronti a contendersi il podio

Ancora una volta insieme. Ancora una volta in gara per un grande traguardo: salire sul podio dell'edizione 2015 della Dakar in Sudamerica. Iveco e FPT Industrial parteciperanno di nuovo al rally più importante del mondo, la Dakar, come sponsor ufficiali del team Petronas De Rooy Iveco. Seguendo la loro vocazione per l'avventura, i due brand di CNH Industrial si presenteranno all'appuntamento per fornire i veicoli, i ricambi e i motori al team olandese che affronterà la massacrante sfida in America Latina, che si articola in 4.500 chilometri di prove speciali. "Il 2015 - ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - rappresenta per la storia di Iveco una tappa davvero importante. È un anno che inizia con il titolo di "International Van of the Year 2015", riconoscimento che il nostro Daily si è aggiudicato, eletto come prima scelta da una giuria composta da 23 giornalisti delle più importanti riviste specializzate europee. Ed è anche l'anno in cui festeggeremo il 40esimo anniversario dalla nascita dell'azienda. Non potrebbe esserci modo migliore per celebrare questi traguardi e per iniziare un nuovo anno che salire sul gradino più alto del podio della Dakar".

La 37esima edizione del rally, la settima sul suolo sudamericano, partirà da Buenos Aires il 4 gennaio e terminerà il 17 nella stessa città dopo 13 tappe, seguendo un circuito ad anello. I 414 veicoli - camion,

auto, moto e quad - sulla linea di partenza affronteranno oltre 9mila chilometri di strade, piste e dune attraverso Argentina, Cile e Bolivia. Dopo la vittoria ottenuta nel 2012 e il secondo posto nell'edizione 2014 del rally, il pilota olandese Gerard De Rooy, a bordo di un Iveco Powerstar, sarà di nuovo a capo del team.

Alla guida del secondo Powerstar c'è il pilota olandese Hans Stacey, già vincitore della Lisbona - Dakar nel 2007, che fa parte della squadra Iveco dal 2011. Il terzo veicolo, un Trakker Evolution 3 è, invece, condotto dal pilota spagnolo, Pep Vila, grande esperto del rally e storico membro del team Petronas De Rooy Iveco.

Tutti i veicoli Iveco che partecipano alla Dakar 2015 sono equipaggiati con i motori Cursor 13 di FPT Industrial a sei cilindri in linea, dotati di sistema d'iniezione common rail.

Iveco si prepara a tenere aggiornati i tifosi e gli appassionati attraverso le pagine del sito www.iveco.com/dakar. Il sito, pubblicato in inglese e spagnolo, sarà quotidianamente aggiornato con i risultati delle diverse frazioni e delle performance del team Iveco, con contributi multimediali inviati direttamente dal "campo di gara". Sarà possibile scoprire i "segreti" dei camion, dalla fase di avvicinamento al giorno della partenza, per poi seguirli in gara, tappa dopo tappa. Anche l'attività sui social network - Facebook, Twitter, Youtube - sarà quotidianamente aggiornata e proporrà tutte le novità e i contenuti testuali, video e fotografici.



GUARDA IL VIDEO

MISSIONE COMPIUTA.

NUOVO DAILY. VAN OF THE YEAR 2015.

TUO A 299€ AL MESE

CORRI IN CONCESSIONARIA
O CHIAMA IL NUMERO VERDE

Offerta valida fino al 31/12/2014

Numero verde
800-800288

MIGLIORE IN EFFICIENZA

Consumi ridotti fino al 14%*

MIGLIORE PER CAPACITÀ DI CARICO

Fino a 19,6 m³

MIGLIORE NEL COMFORT

Nuovi interni e pianale
di carico ribassato

MIGLIORE PER AGILITÀ

Diametro di sterzata
di 10,5 m



“Nell'edizione più competitiva di sempre il nuovo IVECO DAILY è stata la prima scelta dei 23 membri della Giuria, in rappresentanza delle più prestigiose testate specializzate in veicoli commerciali in Europa e Russia”

J. Sweeney, Presidente International Van of the Year.

NUOVO DAILY. L'ITALIA CHE VINCE.

IVECO

WWW.IVECO.IT

Offerta valida presso le concessionarie Iveco aderenti e salvo esaurimento scorte fino al 31/12/2014. Valore di fornitura 22.400€ su modello 35S15V 3520 H2, 146 CV, con climatizzatore, radio Bluetooth® con comandi al volante, sensori di parcheggio, sedile molleggiato, airbag, Ecoswitch, cruise control, fendinebbia, ruota di scorta, nei colori di serie. La promozione comprende la garanzia estesa "Driveline Xtended Life" per 5 anni (dalla data di immatricolazione) o 150.000 chilometri (al raggiungimento del primo dei due limiti). Gli interventi andranno eseguiti presso la rete assistenziale IVECO. Per i dettagli sui contenuti e le condizioni fare riferimento al Contratto Garanzia estesa Driveline Xtended Life Nuovo Daily, reperibile presso tutte le Concessionarie. Leasing a 60 mesi: anticipo 3.696€ su modello 35S15V 3520 H2, riscatto 5.000€, 60 canoni mensili da 299,00€ comprensivi di Polizza Furto e Incendio, Tasso Leasing 2,99%. Spese d'istruttoria 300€ + bolli. Spese pratica, Iva, trasporto e messa su strada escluse. Salvo approvazione di Iveco Capital (CNH Industrial Capital Europe S.A.S.). Valore dell'usato garantito al 5° anno in caso di riacquisto e concordato in fase contrattuale. Fogli informativi disponibili presso le concessionarie aderenti. Immagine a puro scopo illustrativo. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. *Consumi riferiti al ciclo urbano calcolato secondo i Regolamenti UE 715/2007 e 692/2008 e Regolamenti ECE 83 e 101 dell'UNECE, rispetto alla gamma precedente.

Iveco con



MISSIONE COMPIUTA.

NUOVO DAILY. VAN OF THE YEAR 2015.



PROGETTATO A TORINO, PRODOTTO A SUZZARA (MN), CON IL CONTRIBUTO DI:

A. RAYMOND ITALIANA SRL Carisio (VC) • AMPER-AUTO SRL Beinasco (TO) • ANIXTER ITALIA SRL Brescia (BS) • AP AUTOMOTIVE PRODUCTS SRL Manoppello (PE) • AUTOMOTIVE LIGHTING ITALIA SPA Venaria Reale (TO) • B.C.E. SRL Alpignano (TO) • BITRON SPA Grugliasco (TO) • BREMBO SPA Curno (BG) • BRIGONI SPA Moncalieri (TO) • C.F. GOMMA SPA UNIPERSONALE Passirano (BS) • C.M.S. SPA Fisciano (SA) • C.O.B.O. SPA Leno (BS) • CELLINO SRL Grugliasco (TO) • CSL SPA La Loggia (TO) • DE MOLLI GIANCARLO INDUSTRIE Castronno (VA) • DENSO THERMAL SYSTEMS SPA Poirino (TO) • E.M.A.R.C. SPA Vinovo (TO) • ELMEG SRL Isola d'Asti (TO) • EUROTIRE SRL Cisterna Di Latina (LT) EUROWELD SRL Lanciano (CH) • EXIDE TECHNOLOGIES SRL Romano di Lombardia (BG) • FABER INDUSTRIE SPA Cividale Del Friuli (UD) • GENERAL MECCANICA CAPRIE SPA Caprie (TO) • GIOBERT SPA Rivoli (TO) • I.M.S. SRL Sparone Canavese (TO) • M.A.C. SRL Chivasso (TO) • MAGNETI MARELLI SPA D. SCARICO Corbetta (MI) • METALMECCANICA TIBERINA SRL Umbertide (PG) • MTA SPA Codogno (LO) • NUOVA STA SRL Provaglio d'Iseo (BS) • OFFICINE BIEFFEBI SPA Gonzaga (MN) • OFFICINE VICA SPA Cascine Vica (TO) • OLVAN SPA Lurano (BG) • OMR SPA Remedello (BS) • ORLANDI V. SPA Flero (BS) • PAR.CO. SPA Scarperia (FI) • PLASTIC COMPONENTS AND MODULES Volvera (TO) S.A.R.A. SRL Brescia (BS) • SALGOMMA SRL Mappano di Caselle Torinese (TO) • SAV SRL Zingonia (BG) • SBE - VARVIT SPA Reggio Emilia (RE) • SGUINZI PIETRO SPA Gaggiano (MI) • SILOR SRL Codisotto di Luzzara (RE) • SOLE SPA Oderzo (TV) SPA MICHELIN ITALIANA Torino (TO) • STREPARAVA SPA Adro (BS) • T.ERRE SRL Ravarino (MO) • TECNOMEC SRL Arnad (AO) • V.G.V. SRLA SOCIO UNICO Calvisano (BS) • VIMERCATI SPA Pero (MI) • WAGON AUTOMOTIVE SRL Fiano (TO)



"Nell'edizione più competitiva di sempre il nuovo IVECO DAILY è stata la prima scelta dei 23 membri della Giuria, in rappresentanza delle più prestigiose testate specializzate in veicoli commerciali in Europa e Russia"

J. Sweeney, Presidente International Van of the Year.

NUOVO DAILY. L'ITALIA CHE VINCE.

IVECO

WWW.IVECO.IT