

EUROCARGO Euro VI : « PARFAIT EN TOUTES CIRCONSTANCES »

Toujours leader : l'histoire d'un grand succès

Héritier de la tradition

Les nouveaux moteurs Euro VI de FPT Industrial, encore plus puissants

Les transmissions : nouvelle boîte de vitesses robotisée à 12 rapports

Un véhicule unique en son genre

Une gamme plus vaste que jamais

Après-vente : nouveautés pour l'entretien d'Eurocargo Euro VI

« Parfait en toutes circonstances » : la campagne de communication

Le lieu de fabrication de l'Eurocargo : l'usine de Brescia



PRESS RELEASE

Turin, le 12 novembre 2013

TOUJOURS LEADER : L'HISTOIRE D'UN GRAND SUCCÈS

Iveco présente le nouvel **Eurocargo Euro VI** : ce véhicule de gamme moyenne, leader en Europe et détenteur de nombreux succès, confirme **sa fiabilité et sa flexibilité qui en ont fait un outil polyvalent, adapté à tous les types de missions.**

Véhicule de moyen tonnage le plus apprécié en Europe, véritable icône dans sa catégorie pour sa polyvalence, l'**Eurocargo Euro VI** établit aujourd'hui un nouveau record en combinant des innovations de pointe avec des performances supérieures et une consommation optimisée, grâce à la **technologie exclusive HI-eSCR** brevetée par FPT Industrial. Ce système innovant de post-traitement **réduit les émissions d'oxydes d'azote (NOx) de plus de 95 %**, ne modifie pas le processus de combustion, ne nécessite pas de système de refroidissement auxiliaire et ne grève pas l'architecture du véhicule ni les coûts.

Les nouvelles motorisations Tector 5 et Tector 7 Euro VI, dont l'Eurocargo Euro VI est équipé, sont les seules dans ce créneau à bénéficier de la technologie **HI-eSCR** et elles se positionnent au 1^{er} rang de leur catégorie, en fournissant des performances élevées et fiables.

La nouvelle gamme comprend trois nouveaux Tector 5 de 160, 190 et 210 ch, et quatre Tector 7 de 220, 250, 280 et 320 ch. La cylindrée du **Tector 5 et du Tector 7, respectivement à quatre et six cylindres**, a été sensiblement augmentée pour élargir leur polyvalence à beaucoup d'applications.

La puissance du moteur **Tector 5**, d'une cylindrée de 4,5 litres, a été augmentée de 13 %, permettant ainsi d'atteindre 210 ch. De même, les performances du **Tector 7** de 6,7 litres ont été améliorées grâce à une augmentation de puissance de 7 %, pouvant atteindre 320 ch.

La gamme Eurocargo s'enrichit également de la **nouvelle boîte de vitesses robotisée ZF à 12 rapports Eurotronic**, disponible sur Tector 7 à six cylindres, y compris pour les versions remorquantes.

L'introduction de cette nouveauté a un effet positif sur le Total Cost of Ownership (TCO, le coût total de gestion), c'est-à-dire sur le coût d'exploitation du véhicule, qui constituait l'objectif réel d'Iveco dans la conception du nouvel Eurocargo Euro VI. Dans les missions mixtes typiques d'un véhicule de moyen tonnage, alternant circulation urbaine, longues distances et autoroutes, l'efficacité du système **HI-eSCR permet de maintenir au moins égale la consommation (gazole + Urée).**

Le système technologique HI-eSCR permet d'obtenir de meilleures performances dans les missions longues distances, avec une réduction des consommations à concurrence de 2 %. De surcroît, dans toutes les missions, la possibilité de passer du 6 cylindres Euro V de 220 ch **au nouveau 4 cylindres Euro VI de 210 ch entraîne une réduction de consommation pouvant atteindre 4,5 %.**

Les intervalles d'entretien ont également été étudiés pour assurer les plus longs kilométrages possibles, sans compromis sur le plan de la sécurité et en réduisant les temps d'immobilisation. La valeur résiduelle reflète la qualité intrinsèque du produit : en effet, grâce aux améliorations qualitatives continues, **l'Eurocargo Euro VI offre une plus grande rentabilité sur la distance parcourue et une valeur résiduelle plus élevée dans le temps.**

En conclusion, grâce aux excellents résultats obtenus en termes de consommations, entretien et valeur résiduelle, le nouvel Eurocargo VI confirme aussi sa position de leader en matière de coûts de gestion.

HÉRITIER DE LA TRADITION

L'Eurocargo est un véhicule fiable et polyvalent, dont l'histoire est jalonnée de succès depuis son apparition sur le marché : lancé en 1991 comme le premier véhicule de sa catégorie, conçu et développé par Iveco, l'Eurocargo a remporté au fil des ans de nombreux prix internationaux, dont le prestigieux « **International Truck of the Year 1992** ». Le nouvel Eurocargo est le digne héritier d'une longue série de modèles qui ont écrit l'histoire des camions de moyen tonnage de la marque, avant même la fondation d'Iveco, depuis les formes arrondies du Lupetto de la firme OM de Brescia, lancé en 1959, à celles carrées et plus modernes de la Gamme Z en 1977, jusqu'à l'introduction du nouveau moteur en 1987 sur la gamme TurboZeta.

Les étapes essentielles de l'histoire d'Eurocargo

1959	Lancement du Lupetto
1977	Lancement de la Gamme Z
1987	Lancement du TurboZeta
1991	Lancement de l'EuroCargo
1992	« International Truck of the Year »
1993	« Road Tester Choice » en Grande-Bretagne
1994	« Fleet Truck of the Year » en Grande-Bretagne
1996	« Meilleur Camion d'importation » en Allemagne
1996	« MidiEuro Test » pour l'économie de consommation et pour la productivité globale dans la version 12 t

1997	Lancement d'EuroCargo millésime 97
1998	« MidiEuro Test » dans la version 7,5 t
1999	Lancement de la nouvelle gamme EuroCargo EL
2001	Lancement du nouvel EuroCargo Tector
2002	« Best Light Truck » en Grande-Bretagne
2003	Lancement d'EuroCargo millésime 2003
2005	Introduction des nouvelles variantes 140E et 160E
2006	Introduction des modèles Euro 4 & Euro 5
2008	Lancement du nouvel EuroCargo
2013	Lancement de l'Eurocargo Euro VI

Depuis ses débuts sur le marché en 1991, et témoignant de son grand succès, l'Eurocargo s'est toujours positionné parmi les camions les plus vendus de son créneau. L'année 1999 marque le lancement de la gamme EL, spécifique à la distribution urbaine. Cette nouvelle version introduit des solutions techniques telles que la cabine basse, le châssis allégé et les pneus de diamètre réduit.

L'introduction en 2000 du moteur Tector et le restyling de la cabine en 2003 ont permis de consolider davantage sa position de véhicule leader dans sa catégorie. En 2008, Iveco a présenté une refonte importante du véhicule comprenant une large gamme de modèles, un plus grand nombre de versions disponibles et de nouveaux équipements, pour permettre aux clients de configurer leur véhicule exactement selon leurs exigences.

LES NOUVEAUX MOTEURS EURO VI DE FPT INDUSTRIAL, ENCORE PLUS PUISSANTS

FPT Industrial, leader du marché des motorisations à usage industriel, fournit pour le nouvel Eurocargo **les moteurs Tector dans leurs nouvelles versions évoluées** satisfaisant à la norme environnementale Euro VI. Le **Tector 5 à 4 cylindres**, et le **Tector 7 à 6 cylindres**, opportunément réétudiés, remplacent les moteurs existants Tector 4 et Tector 6.

Par rapport aux versions Euro V, le nouvel Eurocargo, dernière incarnation du véhicule de référence en Europe dans le secteur du transport de moyen tonnage, pourra exploiter des moteurs caractérisés par des performances élevées en termes de puissance et de couple, tout en garantissant de faibles niveaux de bruit et des vibrations réduites, augmentant ainsi le confort pour l'utilisateur.

Les moteurs Tector, qui se positionnent au sommet de leur catégorie, fournissent des solutions compactes, fiables et avantageuses du point de vue économique. La cylindrée du Tector 5 et du Tector 7, respectivement de 4,5 et 6,7 litres, a été sensiblement augmentée pour étendre la polyvalence de ces moteurs à davantage d'applications.

L'augmentation de la cylindrée, associée à un système Common Rail HD de deuxième génération avec des pressions maxima jusqu'à 1 600 bar, est avantageuse en terme de performances comme en terme de couple à bas régime. Les injections multiples du nouveau système Common Rail, avec de nouvelles buses pour une plus grande précision de dosage et de contrôle de la synchronisation, optimisent le processus de combustion en réduisant les particules dans le moteur ainsi que la consommation de carburant à pleine charge.

La puissance du moteur à 4 cylindres a été augmentée de 13 %, permettant d'atteindre les 210 ch, tandis que le couple a été augmenté de 23 %, ce qui permet au moteur de développer 750 Nm à 1 400-1 800 tr/min. De même, les performances du moteur à 6 cylindres ont été améliorées jusqu'à 320 ch grâce à une augmentation de la puissance de 7 %, tandis que le couple a été augmenté de 5 % et atteint 1 100 Nm à 1 250-1 900 tr/min.

Grâce à l'amélioration des performances de ces nouveaux moteurs, Iveco a pu reconfigurer son offre, étendre sa gamme de produits et en minimiser simultanément les consommations.

Le moteur 4 cylindres Tector 5 de 210 ch Euro VI est capable de remplacer le 6 cylindres Tector 6 220 ch Euro V, en garantissant des consommations de carburant inférieures, tout en conservant des performances élevées ; tandis que le 6 cylindres Tector 7 atteint une puissance maximum de 320 ch (par rapport aux 300 ch de puissance du Tector 6).

Malgré l'augmentation de cylindrée, le moteur Euro VI et son post-traitement des gaz d'échappement de FPT Industrial, bénéficie d'un **poids encore inférieur à celui des moteurs des principaux concurrents, permettant une plus grande charge utile du véhicule par rapport à la moyenne du marché.**

Les deux moteurs sont équipés du **système High Efficiency SCR (HI-eSCR)**, le système innovant de post-traitement des gaz d'échappement développé par FPT Industrial, qui réduit les émissions d'oxydes d'azote (NOx) de plus de 95 %. **Le système HI-eSCR représente la dernière évolution de la technologie SCR de FPT Industrial, déjà appliquée avec succès à plus de 350 000 moteurs.**

Le système HI-eSCR utilise de l'air propre pour maximiser le rendement de la combustion et réduire au minimum la production de particules (PM), sans recyclage des gaz d'échappement (EGR), en minimisant ainsi la consommation de carburant et en augmentant au maximum les performances.

Le système de post-traitement utilise un catalyseur (SCR) qui exploite la réaction chimique avec la solution d'eau-urée (AdBlue), pour convertir les émissions de NOx produites lors de la combustion dans de l'azote (N₂) et de la vapeur d'eau (H₂O).

Grâce à l'absence de système EGR comme de système de régénération active du filtre à particules (FAP), une plus grande fiabilité des moteurs est ainsi assurée.

La technologie HI-eSCR introduit une nouvelle approche intégrée, le résultat de recherches approfondies menées par FPT Industrial qui a conduit au dépôt de nombreux brevets couvrant :

- le contrôle « fermé », basé sur l'utilisation de capteurs, pour assurer une information précise sur la composition des gaz d'échappement à n'importe quel moment de leur passage dans le système de post-traitement HI-eSCR ;
- le système de dosage adaptatif, grâce à la technologie de contrôle « fermé », permet de réduire l'utilisation d'AdBlue ;
- un mélange à haute turbulence, thermiquement isolé, afin de permettre l'hydrolyse homogène de l'urée et une répartition correcte dans le flux des gaz d'échappement ;
- une meilleure gestion thermique pour accélérer l'activation du système SCR pendant la phase à froid dans le cycle d'émission.

En plus du système HI-eSCR, les moteurs sont équipés d'un **volet sur échappement à contrôle électronique (Exhaust Flap)**, qui contribue de façon significative au respect de la norme environnementale Euro VI. Le volet sur échappement est utilisé pour accélérer la montée de la température du SCR dans la partie froide du cycle d'émission, en assurant ainsi des températures de fonctionnement optimales du SCR, et donc la réduction maximale des NOx.

L'introduction de ce système améliore également la puissance de freinage du moteur, qui atteint une valeur maximale de 100 et 150 kWh respectivement pour le Tector 5 et le Tector 7.

Pour les moteurs Euro VI, les intervalles d'entretien de 80 000 km restent inchangés par rapport à ceux des versions Euro V, grâce aux filtres à carburant multicouches hautement efficaces et au système « blow-by » de séparation de l'huile des gaz, tandis que l'intervalle d'entretien pour le FAP est de 300 000 km.

Bref, le système HI-eSCR est le seul post-traitement Euro VI qui optimise les consommations, réduit la complexité de l'installation et maintient inchangées les exigences d'entretien du véhicule.

HI-eSCR a largement contribué à l'attribution du prestigieux prix « International Truck of the Year 2013 » au Stralis Hi-Way, et ses qualités ont été confirmées il y a quelques jours par le TÜV allemand (l'un des centres les plus réputés de certification technique en Europe), qui a certifié que le HI-eSCR avait permis d'obtenir une réduction de 2,33 % de la consommation de carburant.

LES TRANSMISSIONS : NOUVELLE BOÎTE DE VITESSES ROBOTISÉE À 12 RAPPORTS

La boîte de vitesses joue un grand rôle dans les performances et la consommation de carburant du véhicule. Pour satisfaire aux exigences de tous les types de missions, **le nouvel Eurocargo Euro VI propose la plus vaste offre de sa catégorie avec : six boîtes de vitesses manuelles ZF à 5, 6 et 9 rapports, quatre boîtes de vitesses robotisées Eurotronic ZF à 6 et 12 rapports et trois boîtes de vitesses automatiques Allison à 5 rapports.**

Tous les modèles de la gamme disposent d'un choix de boîtes de vitesses manuelles, automatiques et robotisées.

La nouvelle gamme s'enrichit avec l'offre d'une nouvelle boîte de vitesses robotisée à 12 rapports Eurotronic, sur toutes les motorisations Tector 7 à 6 cylindres, de 12 à 19 tonnes. Disponible également sur les versions remorquantes, cette nouvelle transmission assure de meilleures performances avec des charges lourdes ainsi qu'une usure moindre de l'embrayage. Son couple maximum est de 1 100 Newton/mètre, son poids et son gabarit sont optimisés..

C'est également le cas pour les boîtes de vitesses automatiques Allison équipées de convertisseur de couple, qui couvrent toute la gamme 4x2 et offrent un grand confort en circulation urbaine, où l'on peut changer de vitesses jusqu'à 1 200 fois par jour.

UN VÉHICULE UNIQUE EN SON GENRE

Polyvalent

Le nouvel Eurocargo est le véhicule de moyen tonnage le plus approprié à chaque utilisation, grâce à une gamme de puissances, d'empattements, de boîtes de vitesses et de suspensions qui ne souffrent d'aucune rivalité sur le marché. La flexibilité d'Eurocargo est indiscutable et représente un modèle de référence sur le plan concurrentiel. **Le véhicule est en mesure d'assurer les principales missions relatives à sa catégorie : distribution, transport de marchandises réfrigérées, chantiers et services municipaux, mais il est également l'acteur idéal pour toutes les spécialisations que le marché réclame : secours et lutte contre l'incendie, benne à ordures ménagères et transport de personnes.**

Sa structure à longerons parallèles, en acier à haute limite d'élasticité, est totalement dépourvue d'obstacles pour permettre un carrossage de 4 265 à 10 175 mm. La conduite du véhicule est très aisée, dans toutes les circonstances : en centre-ville, il est incroyablement facile à manœuvrer grâce à sa cabine de 210 mm de large, son angle de braquage de 52 degrés et un rayon de balayage réduit (inférieur à 11 mètres avec un empattement de 2 790 mm), mais aussi sur autoroute où il est stable et sûr, même en cas de manœuvre brusque.

Sa structure exceptionnellement robuste et les dispositifs de sécurité dont il est équipé le rendent aussi parfaitement adapté aux chaussées difficiles ou aux climats extrêmes.

Confortable pour le conducteur

Iveco a toujours travaillé dans le but d'assurer le meilleur confort à bord de ses véhicules, en termes d'ergonomie, de réduction du bruit et des vibrations.

Dans la cabine d'Eurocargo tout est intuitif et à portée de main. Les fonctions sont organisées selon une logique naturelle : tous les instruments sont positionnés directement devant le conducteur, toutes les commandes sont situées dans la zone du volant. Les interrupteurs les plus fréquemment utilisés sont regroupés sur le tableau de bord en position facilement accessible, pour garantir la plus grande sécurité.

L'ergonomie visuelle du tableau de bord a été repensée afin d'afficher toutes les informations et permettre de contrôler constamment tous les paramètres concernant le véhicule et le parcours : niveau de carburant, pression des pneus, moyenne de la consommation et consommation instantanée, échéances d'entretien, durée de la conduite et vitesse moyenne.

La qualité de vie à bord d'Eurocargo est renforcée par le choix possible entre différents types de cabines, adaptés à chaque type de missions : **cabine courte** pour la distribution et les petits

déplacements ou lorsque la longueur carrossable est privilégiée ; **cabine longue à toit bas ou haut** pour de longs trajets qui nécessitent une ou de deux couchettes pour la nuit à bord, avec réfrigérateur en option ; **cabine double** où peuvent prendre place six personnes en plus du conducteur (adaptée au transport d'équipes, comme par ex. sur les chantiers). Les sièges sont disponibles avec revêtement en tissu ou simili-cuir, d'aspect pratique et garantissant une résistance maximale.

Sécurité

Pour un véhicule utilitaire, la sécurité est fondamentale et se décline sous divers aspects : sécurité pour le conducteur et les passagers, pour les autres conducteurs et les piétons, pour le chargement transporté et pour l'investissement financier.

Sur ce thème, Iveco travaille à 360°, en fabriquant chaque jour des produits en mesure de protéger conducteur et passagers et, simultanément, de sauvegarder la sécurité de tous les usagers de la route. C'est en tenant compte de tous ces critères qu'Iveco a mis en œuvre d'importants efforts pour améliorer chaque aspect de la sécurité préventive d'Eurocargo, active et passive.

Pour la **sécurité passive**, Iveco réalise des cabines mieux protégées en cas de choc. Concernant la sécurité **active**, la tenue de route a été optimisée et les performances de freinage sont les meilleures de la catégorie. En matière de **sécurité préventive**, Iveco propose au conducteur un environnement de travail confortable, en mesure de réduire la fatigue et le stress. La sécurité, ce sont **également les systèmes électroniques de dernière génération, parmi lesquels le nouveau système de contrôle de la stabilité (EVSC)** disponible en option pour les véhicules de 6 à 10 tonnes, et de série pour les 12 à 19 tonnes.

Le système **Enhanced Vehicle Stability Control (EVSC)** agit en cas de survirage, sous-virage ou déviations brusques de la trajectoire. En cas de dérapage, l'EVSC intervient en régulant la puissance du moteur et en freinant chaque roue avec une intensité différente afin de stabiliser l'assiette du véhicule.

L'EVSC du nouvel Eurocargo Euro VI peut aussi intégrer, sur demande, le dispositif **Hill Holder** pour faciliter les démarrages en côte. Il a pour fonction d'empêcher pendant quelques secondes que le véhicule ne recule lorsque la pédale de frein est relâchée. Cette solution permet de démarrer en côte sans danger et sans que l'embrayage ne patine, tout en réduisant l'usure des pneumatiques.

La sécurité est également favorisée par un habitacle plaisant, qui permet de conduire dans le confort le plus total, même sur de longues distances. C'est ainsi qu'Eurocargo Euro VI offre maintenant un

dispositif **mains libres** relié à la nouvelle radio Bluetooth ®, qui permet au conducteur de téléphoner tout en gardant les mains sur le volant. La radio est certifiée « Made for Apple » et elle est donc compatible avec iPod et iPhone.

Fiabilité

La fiabilité d'Eurocargo est significativement renforcée par l'évolution des moteurs Tector et leur technologie HI-eSCR qui améliore les performances et la durée de vie. En outre, pour garantir une grande longévité, l'Eurocargo adopte un châssis exceptionnellement robuste, dont les propriétés mécaniques sont similaires à celles des poids lourds, mais avec une charge utile plus légère.

Grâce à ces châssis à longerons en « C » en acier à haute limite d'élasticité, le véhicule est en mesure de supporter les contraintes d'un fret déséquilibré ou d'un brusque changement de trajectoire.

Les suspensions

Les suspensions proposées sur l'Eurocargo sont **paraboliques renforcées, semi-elliptiques, pneumatiques arrière seule ou intégrale avant et arrière** (à deux coussins pour les versions de 6 à 14 tonnes et à quatre coussins pour les versions de 15 à 18 tonnes) avec **système ECAS** (Electronically-Controlled Air Suspension), qui améliore le confort de conduite et maintient constante l'assiette du véhicule en fonction de sa vitesse, de sa charge et du type de route.

Le système de freinage

Les essieux, les ponts et le système de freinage garantissent la fiabilité et le maintien des performances du véhicule dans le temps, mais un système de freinage technologiquement de pointe est surtout synonyme de sécurité.

Toute la gamme Eurocargo, avec motorisations Tector 5 et Tector 7, est équipée d'un frein moteur standard. On peut en sélectionner le fonctionnement au moyen d'une commande située à droite sur la colonne de direction. Toutes les versions 4x2 sont équipées de freins à disques sur les deux essieux, avec disques et plaquettes de plus grande taille sur les modèles de 6 à 10 tonnes. Le système de freinage est de type pneumatique-hydraulique sur les 6-10 tonnes et entièrement pneumatique sur les 11-19 tonnes.

Le vaste choix d'options disponibles permet de réaliser des configurations « sur mesure » destinées à des usages ou des parcours spécifiques tout en assurant sécurité et confort pour tout type de mission et sur n'importe quelle chaussée.

Flexibilité de l'équipement

Le grand avantage d'un véhicule de gamme moyenne est sa polyvalence et l'Eurocargo est parfait sur ce point, pouvant recevoir une grande variété d'équipements : fourgon, caisse frigorifique, benne basculante, citerne, magasin mobile, plateau avec nacelle élévatrice, secours et lutte contre l'incendie, benne à ordures ménagères, etc.

La vaste gamme de rapports de pont et boîtes de vitesses permet d'adapter le véhicule à toutes les contraintes professionnelles, sur tous les terrains : rapports longs pour les parcours sur autoroutes, rapports plus courts pour les missions « lourdes » ou sur chaussées difficiles (chantiers, routes non asphaltées, parcours de montagne).

L'empattement le plus court de la gamme est un avantage très apprécié par les équipementiers qui peuvent ainsi utiliser l'Eurocargo comme base idéale pour de multiples missions sur court et moyen trajets.

UNE GAMME PLUS VASTE QUE JAMAIS

La gamme Eurocargo est en absolu la plus complète de sa catégorie. **Avec 14 variantes de PTC (de 6 à 19 tonnes), 7 puissances (de 160 à 320 ch), 13 boîtes de vitesses (six manuelles, quatre robotisées et trois automatiques), 15 empattements (de 2 790 à 6 570 mm), 3 types de cabines avec deux hauteurs de toit, traction 4x2 et 4x4, la gamme offre plus de 11 000 combinaisons.** De la distribution en ville au travail de chantier, du transport industriel aux services pour les municipalités, l'Eurocargo Euro VI s'adapte facilement à tous les types de missions et à tous les besoins spécifiques.

Eurocargo 4x4 : aucun obstacle sur son chemin

Pour les missions les plus difficiles, l'Eurocargo est disponible dans la version 4x4 équipée de protections spécifiques: pare-chocs en acier, marches rétractables et grille spéciale pour protéger le radiateur. L'Eurocargo 4x4 est équipé du moteur Tector 6 cylindres de 220 ou 250 ch sur la version 11,5 tonnes, et de 250 ou 280 ch sur la version 15 tonnes. Les boîtes de vitesses manuelles ZF à six rapports sont équipées du système **d'assistance de direction « servoshift »** permettant de passer facilement les vitesses, même dans des situations difficiles.

La traction intégrale permanente est possible grâce au différentiel inter-pont qui répartit le couple moteur entre pont et essieu moteur. Le conducteur peut également choisir un rapport de transmission faible ou élevé en fonction des conditions d'utilisation du véhicule (sur route ou en tout-terrain).

Pour les loisirs : l'Eurocargo camping-car

La gamme Eurocargo peut fournir une excellente base pour camping-car et mobile home. Flexibilité et capacité d'adaptation sont les principaux atouts de l'Eurocargo pour cette utilisation, qui requiert aussi une grande robustesse du châssis et de la carrosserie, ainsi qu'un choix attentif des composants tels que moteur, boîte de vitesses, freins et systèmes électroniques pour lesquels Iveco a sélectionné des partenaires d'excellence.

Détente et confort sont des caractéristiques fondamentales pour ceux qui voyagent en camping-car : chaque solution à bord d'Eurocargo est conçue pour augmenter le confort et le plaisir de conduite de l'utilisateur. Grâce à sa maniabilité, son confort de conduite et ses performances de pointe, ce véhicule est à l'aise sur tout type de revêtement (ville, autoroute, tout-terrain) et il se place au sommet de sa catégorie pour ce qui concerne sa consommation réduite, ses émissions polluantes maîtrisées et ses coûts de gestion optimisés. La gamme, complète, se prête à toutes les configurations (camping-car, motorhome, etc.) grâce à quatre PTC différents de 8, 9, 10 et 12 tonnes, trois motorisations Tector 6 de 220, 250 et 280 ch et deux types de structure (châssis-cabine et châssis nu).

APRÈS-VENTE : NOUVEAUTÉS POUR L'ENTRETIEN D'EUROCARGO EURO VI

La productivité de l'Eurocargo Euro VI passe également par l'après-vente. Iveco témoigne de son engagement envers la réduction des coûts d'entretien sur tout le cycle de vie du véhicule en proposant des **kits de pièces détachées d'origine** pour un entretien programmé, qui permettent d'économiser 25 % par rapport au coût de la pièce détachée individuelle. Les kits sont disponibles dans **Elements**, la vaste gamme de programmes d'assistance personnalisée.

Accessoires : une ligne dédiée

La ligne **Iveco Accessories** s'enrichit de nouveaux produits dédiés à l'Eurocargo Euro VI, qui permettent notamment d'accroître la sécurité : caméra étanche munie d'un objectif à prisme pour une visibilité maximale lors des manœuvres, alarme-antivol volumétrique avec combiné téléphonique pour la sécurité du véhicule et de son chargement, etc..

« PARFAIT EN TOUTES CIRCONSTANCES » : LA CAMPAGNE DE COMMUNICATION

L'**Eurocargo Euro VI**, conçu et fabriqué à Brescia dans ses 11 000 versions disponibles, est « parfait en toute circonstance », comme le spécifie la campagne de communication consacrée au lancement de ce nouveau camion. Une campagne qui vise à souligner, à partir du nom même « Eurocargo », l'identité « européenne » du véhicule mais également ses racines et son histoire. Eurocargo est un produit qui intègre l'Europe dans son nom et dans son histoire et qui représente l'efficacité, la technologie de pointe et la qualité de production des produits italiens : bref, un cas type de succès européen, mais également une excellence toute italienne.

Le véhicule sera présenté dans le cadre d'un tour qui sera organisé dans les cinq marchés les plus représentatifs - Allemagne, Royaume-Uni, France, Espagne et Italie - qui constituent environ 90 % des volumes européens dans le segment des véhicules de moyen tonnage. Ces cinq pays, et notamment leur capitale, seront pris comme lieux de référence pour les photos de la campagne d'Eurocargo Euro VI. De la Porte de Brandebourg à Berlin à la House of Parliament à Londres, en passant par la Place Vendôme à Paris, la Plaza de Cibeles à Madrid et la Mole Antonelliana à Turin, l'Eurocargo traversera toute l'Europe pour symboliser la vocation européenne d'un produit qui a écrit l'histoire d'Iveco dans le monde.

La couleur de lancement **rouge Maranello** du véhicule constituera le « fil rouge » de la campagne, en parfaite harmonie avec les espaces et lieux de travail que le véhicule traversera quotidiennement.

Au nouvel **Eurocargo Euro VI**, Iveco dédie également **une nouvelle application originale pour iPad**. Disponible gratuitement dans l'App Store de iTunes à partir du 1^{er} décembre 2013 et en six langues (italien, anglais, espagnol, français, allemand et polonais), l'**app « NEW EUROCARGO »** permet de découvrir, à l'aide d'un menu interactif original, les principales innovations introduites dans le nouveau modèle ainsi que tous les services qu'Iveco offre à ses clients.

LE LIEU DE FABRICATION DE L'EUROCARGO : L'USINE DE BRESCIA

L'**usine de Brescia est une réalité très importante, à la fois pour Iveco et pour la ville elle-même**. L'établissement a été fondé par la glorieuse société OM, née Fabbrica Automobili Roberto Züst en 1903, devenue OM en 1928 et acquise par Fiat en 1968. Initialement consacrée aux voitures (y compris de course), la production de OM est ensuite passée à celle d'engins agricoles et de véhicules industriels. En 1975, OM est l'un des « membres fondateurs » qui donnent naissance à Iveco. L'usine de Brescia, qui produisait déjà des véhicules de moyen tonnage sous la marque OM, a été choisie en 1991 pour la production de l'Eurocargo.

Dans son ensemble, le site de production emploie aujourd'hui environ 2 300 salariés et couvre une superficie totale de 676 000 m², dont 300 000 couverts. Récemment, il a été restructuré sur la base des critères du **World Class Manufacturing (WCM)**, qui consiste en un modèle intégré d'organisation introduit par le groupe Fiat concernant la gestion des aspects environnementaux, la sécurité sur les lieux de travail, l'entretien, la logistique ainsi qu'une attention particulière à l'élimination des gaspillages.

Le WCM s'applique à tous les domaines de la production, avec l'objectif d'optimiser les résultats par l'amélioration continue des processus et la qualité du produit, le contrôle et la réduction progressive des coûts de production, la flexibilité nécessaire pour répondre aux besoins du marché, l'implication et la motivation des employés.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES MOTEURS

Spécifications Tector 5 FPT Industrial

Cylindrée :	4,5 l
Soupapes / distribution :	4 soupapes par cylindre/arbre à came en tête
Alésage (mm) :	104
Course (mm) :	132
Alésage / course :	0,79
Puissance max. (ch) :	206 à 2 500 tr/min
Couple max. (Nm) :	750 à 1 400-1 800 tr/min
Système d'injection :	Common Rail (CR) 1 600 bar
Turbo :	Waste Gate (WG)
Poids :	400 kg
Intervalle vidange huile (km) :	80 000
Intervalle entretien FAP (km) :	300 000
Recyclage des gaz d'échappement (EGR) :	Non
Système de post-traitement :	HI-eSCR (DOC + FAP + SCR + CUC) <i>(DOC = Diesel Oxidation Catalyst, CUC = Clean-Up Catalyst)</i>

Spécifications Tector 7 FPT Industrial

Cylindrée :	6,7 l
Soupapes / distribution :	4 soupapes par cylindre/ arbre à came en tête
Alésage (mm) :	104
Course (mm) :	132
Alésage / course :	0,79
Puissance max. (ch) :	320 à 2 500 tr/min
Couple max. (Nm) :	1 100 à 1 250-1 900 tr/min
Système d'injection :	Common Rail (CR) 1 600 bar
Turbo :	Waste Gate (WG)
Poids :	530 kg
Intervalle vidange huile (km) :	80 000
Intervalle entretien FAP (km) :	300 000
Recyclage des gaz d'échappement (EGR) :	Non
Système de post-traitement :	HI-eSCR (DOC + FAP + SCR + CUC) <i>(DOC = Diesel Oxidation Catalyst, CUC = Clean-Up Catalyst)</i>

Pour plus d'informations sur FPT Industrial, visitez le site www.fptindustrial.com

MOTEURS EURO VI	N° CYLINDRES	CYLINDRÉE	PUISSANCE	COUPLE MAX.
TECTOR 5	4 en ligne	4,5 litres	118 kW (160 ch) à 2 500 tr/min	580 Nm de 1 250 à 1 950 tr/min
			137 kW (190 ch) à 2 500 tr/min	680 Nm de 1 250 à 1 900 tr/min
			152 kW (210 ch) à 2 500 tr/min	750 Nm de 1 400 à 1 800 tr/min
			162 kW (220 ch) à 2 500 tr/min	800 Nm de 1 250 à 1 900 tr/min
			185 kW (250 ch) à 2 500 tr/min	850 Nm de 1 250 à 2 050 tr/min
TECTOR 7	6 en ligne	6,7 litres		1 000 Nm de 1 250 à 1 950 tr/min
			206 kW (280 ch) à 2 500 tr/min	
			235 kW (320 ch) à 2 500 tr/min	1 100 Nm de 1 250 à 1 900 tr/min

Iveco

Iveco, société du Groupe CNH Industrial, conçoit, produit et commercialise une vaste gamme de véhicules industriels légers, moyens et lourds, camions tout-terrain, autobus et autocars ainsi que des véhicules spéciaux pour la lutte contre l'incendie, les missions tout-terrain, la défense et la protection civile.

Iveco emploie plus de 26 000 salariés dans le monde et gère des sites de production répartis dans 11 pays en Europe, Asie, Afrique, Océanie et Amérique latine, où les véhicules sont produits avec le meilleur de la technologie. 5 000 points de vente et d'assistance dans plus de 160 pays garantissent une assistance partout dans le monde où un véhicule Iveco est en exploitation.

Pour plus d'informations sur Iveco, visitez www.iveco.com

Pour plus d'informations sur CNH Industrial, visitez www.cnhindustrial.com

Pour plus d'informations, contactez :

Bureau de presse Iveco – EMEA Region

pressoffice@iveco.com

www.ivecopress.com

Téléphone +39 011 00 72122

Fax +39 011 00 74411