

Camion & Servizi



IL NUOVO STRALIS È TRUCK OF THE YEAR 2013

INTERVISTA A PIERRE LAHUTTE

TEST HI-WAY 460 CV EURO VI



GUARDA IL VIDEO
"BIG ORANGE TOY"

WWW.CAMION-SERVIZI.IT



8

24

4

36



Test su strada: l'Hi-Way in action

Provato l'AS440S46 con motore Euro VI da 460 Cv

Intervista a Pierre Lahutte

Le strategie globali e i nuovi prodotti di Iveco Irisbus

La notte dell'Oscar per l'Hi-Way

Al Salone di Hannover il nuovo Stralis è proclamato Truck of the Year 2013

Superaccessori per il nuovo Stralis

12 **Debutta il nuovo Trakker, il "duro" con il Dna dell'Hi-Way**

18 **Gli heavy-heavy duty di Iveco Astra**

26 **Intervista a Sonia Cantoni, Presidente dell'Azienda Milanese Servizi Ambientali (Amsa)**

22 **TruckEmotion: pole position per lo Stralis a Monza**

34 **Iveco in action: gli alleggeriti per il trasporto vetro della Lannutti**

42 **Iveco nel mondo: novità da Cina, Sud Africa e Brasile**

48 **Dakar 2013: pronti alla sfida in Sudamerica**

Rubriche

44 Protagonisti

Nicoli Trasporti Spedizioni
Mi.Car Trasporti
Truck It



DIRETTORE RESPONSABILE MAURIZIO PIGNATA **DIRETTORE EDITORIALE** EMANUELA DE VITA **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), MONICA BERTOLINO, ANDREA BUCCI, EMANUELA DE VITA, MARCO MONACELLI, MAURIZIO PIGNATA, SIMONA RICHINO **COLLABORATORI** ANDREA ALPIGNANO, GIUSEPPE BELLETTI, MAX CASCINI, MARCO CAVALLI, GIOVANNI CECCATO, MARIKA COMINO, ELISA FONTANA, CARLA FRANCONI, MARIA VITTORIA LOI, PIERLUIGI LUCCHINI, ALESSANDRO OITANA, FRANCO ORIOLO, GIUSEPPE PESCE, FRANCO ZORZETTO **EDITORE** SATIZ SRL, VIA VITTIME DI PIAZZA DELLA LOGGIA, 25, 10024 MONCALIERI (TO) **REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.GARRONE@GMAIL.COM **STAMPA** SATIZ SRL - MONCALIERI (TO) **REGISTRAZIONE** TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE.



Questo numero di *Camion&Servizi* chiude un anno difficile, intenso e ricco di soddisfazioni per Iveco. Difficile per le condizioni dell'economia italiana ed europea, che hanno condizionato le decisioni d'acquisto delle aziende di trasporto. Intenso per il lancio dei nuovi prodotti – in primo luogo, lo Stralis Hi-Way e il nuovo Trakker – e per i cambiamenti in atto nel mondo di Fiat Industrial, che ha recentemente sottoscritto un accordo con CNH Global per integrare le rispettive attività e favorire le opportunità di crescita del terzo

produttore mondiale di capital goods.

Ricco di soddisfazioni per i riconoscimenti che i nuovi modelli di Iveco hanno ottenuto nel mondo. A cominciare dall'Oscar dei camion: il titolo di 'Truck of the Year 2013' assegnato al nuovo Stralis Hi-Way da una giuria di 25 giornalisti internazionali al Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA) per il contributo fornito al miglioramento dell'efficienza del trasporto su gomma, in termini di riduzione dei consumi, comfort, sicurezza e basso impatto ambientale.

E proprio lo Stralis Hi-Way con motore FPT Industrial Cursor 11 Euro VI da 460 Cv è il protagonista della prova su strada di questo numero di *Camion&Servizi*.

Ampio spazio anche per una panoramica dei mezzi di Iveco Astra per impieghi off-road ultragravosi, apprezzati dalle imprese di tutto il mondo per le loro doti di robustezza e affidabilità. Nel campo dei veicoli a trazione alternativa, Iveco ribadisce la propria leadership tecnologica nei motori alimentati a metano o a bio-gas. Con i quali, oltre ai bassi livelli di inquinanti, è possibile ottenere un impatto neutro sul bilancio della CO₂, il gas ritenuto il maggior responsabile del cosiddetto effetto serra.

Nell'ottica di un costante aggiornamento dei contenuti, *Camion&Servizi* propone due nuove rubriche: *Iveco in action*, dedicata alle modalità di utilizzo dei camion di Iveco da parte delle principali aziende di trasporto italiane, e *Iveco nel mondo*, che offre ai lettori informazioni, novità e aggiornamenti provenienti dai major market di tutti i continenti.

Iveco non è solo sinonimo di camion. Come dimostra il Daily che, oltre costituire il mezzo ideale per ogni tipo d'allestimento, sa essere anche, in versione scudata o cabinata, la base ideale per camper e motorhome.

Le strategie e le novità di Iveco Irisibus nel settore del trasporto persone sono analizzate nell'intervista a Pierre Lahutte, Iveco Vice President Bus Range.

Infine, la Dakar 2013 in Sudamerica. Ancora una volta in pole position il team Iveco-De Rooy-Petronas, che ha concluso la messa a punto dei mezzi su un proving ground di una base militare dell'esercito olandese. A tutti gli equipaggi va il 'good luck' di *Camion&Servizi*.

Emanuela De Vita





NOTTE DA OSCAR PER LO STRALIS HI-WAY

**Grande successo del nuovo Stralis Hi-Way
cui è stato assegnato il premio International
Truck of the Year 2013 alla serata di gala
del 64° salone del veicolo industriale di Hannover.
Le altre novità di prodotto presentate
alla manifestazione tedesca**

Maurizio Pignata



La partecipazione di Iveco al 64° Salone del veicolo industriale (IAA) di Hannover è iniziata sotto i migliori auspici il 18 settembre con la notte dell'Oscar. Quello assegnato allo Stralis Hi-Way da una giuria di 25 giornalisti europei del trasporto su gomma, che ha proclamato il pesante stradale di Iveco International Truck of the Year 2013. Il premio, consegnato in occasione della serata inaugurale della manifestazione tedesca alla presenza di oltre 700 persone tra manager e giornalisti del settore automotive, viene attribuito ogni anno al veicolo che ha fornito il maggior contributo al miglioramento dell'efficienza del trasporto su strada, sia in termini di riduzione dei consumi, sia di sicurezza, guidabilità, comfort e di ridotto impatto ambientale. Nel ricevere il trofeo dalle mani del presidente della giuria,

l'Amministratore Delegato di Iveco Alfredo Altavilla, oggi Chief Operating Officer di Fiat per l'area Emea, ha dichiarato: 'Siamo fieri di questo riconoscimento. Il nuovo Stralis rappresenta un punto di riferimento in termini di efficienza, qualità e valore per il cliente. Il veicolo è la dimostrazione concreta del rinnovamento della nostra strategia aziendale, che ci rende così vicini ai nostri clienti e in grado di fornire loro prodotti eccellenti'. Tre sono le principali motivazioni in base alle quali la giuria di giornalisti internazionali ha assegnato il premio allo Stralis. In primo luogo, le motorizzazioni Euro VI, che sono basate solo sul post-trattamento dei gas con la tecnologia Hi-Efficiency SCR, senza ricircolo in camera di combustione (EGR). I propulsori della famiglia Cursor propongono, inoltre, una serie di soluzioni innovative che rappresentano lo stato dell'arte in campo motoristico, come il sistema di iniezione common rail ad alta pressione, il turbo a geometria variabile (VGT) e il filtro antiparticolato (DPF) a rigenerazione passiva. La seconda motivazione riguarda la cabina interamente ridisegnata, con aerodinamica e interni migliorati. Infine, il sistema telematico Iveconnect



Il veicolo è la dimostrazione concreta del rinnovamento della strategia aziendale

che, secondo la giuria di giornalisti, offre al conducente un'interfaccia semplice e intuitiva. Le funzioni svolte da Iveconnect spaziano dalla navigazione alla valutazione dello stile di guida del driver, fino alla messaggistica per la gestione delle missioni di trasporto e della logistica. Tutte queste caratteristiche vanno nella stessa direzione: il contenimento dei consumi di carburante e la riduzione del costo totale d'esercizio (TCO) dei mezzi.

DAI PESANTI STRADALI AI MEZZI D'OPERA

Lo stand di Iveco al Salone di Hannover ha proposto ai visitatori una panoramica completa dell'offerta di veicoli: dai leggeri ai pesanti, dai minibus agli autobus, ai veicoli cava-cantiere. L'area espositiva, di oltre 2.500 metri quadri, è stata realizzata con gli stessi colori e materiali del Fiat Industrial Village di Torino, il primo centro multifunzionale di Fiat Industrial al mondo. Come era prevedibile, protagonista assoluto degli spazi Iveco al Salone è stato il nuovo Stralis Hi-Way, il veicolo della gamma pesante che rappresenta una proposta estremamente competitiva

Nella pagina a fianco, Alfredo Altavilla, Amministratore Delegato di Iveco e oggi Chief Operating Officer di Fiat per l'area Emea, riceve il premio da Gianenrico Griffini, presidente della giuria (a sinistra). Sopra, un Hi-Way sullo stand Iveco



per il settore del trasporto a lungo raggio di oggi e di domani. Potenza, comfort, ergonomia e sicurezza sono solo alcuni dei punti di forza del nuovo Stralis Hi-Way, presente alla manifestazione tedesca nelle versioni Euro V ed Euro VI. Della gamma Stralis è stata esposta all'IAA un'altra grande novità del 2012: la versione LNG Natural Power, con alimentazione a gas naturale liquido adatta alla distribuzione sulle tratte medie e alle consegne notturne, che viene commercializzata in tutta Europa.

Ancora ad Hannover è stato presentato in anteprima mondiale il nuovo Trakker, il modello cava-cantiere della gamma off-road. Fortemente rinnovato nella cabina, il nuovo Trakker è in grado di operare su terreni impervi, contando sulla provata affidabilità dei motori Cursor (8 e 13 in versione Euro V). Questi propulsori permettono di ridurre ulteriormente il Total Cost of Ownership, ovvero l'insieme dei costi di esercizio del veicolo.

Sotto i riflettori di Hannover anche il brand Astra, che ha presentato la nuova versione dell'HD9, il modello che rappresenta un punto di riferimento per le missioni di trasporto heavy duty in cantiere.

Accanto ai veicoli, nell'area dedicata alle tecnologie motoristiche, erano esposti i motori Euro VI sviluppati e prodotti da FPT Industrial, insieme all'avanzato sistema di riduzione catalitica High Efficiency SCR (HI-eSCR), che permette di rispettare gli standard di emissione della prossima normativa antinquinamento Ue senza il ricorso al dispositivo di ricircolo dei gas di scarico (Egr).

DAILY, EUROCARGO, MAGELYS PRO E DUAL ENERGY

Uno spazio importante all'interno dello stand Iveco è stato dedicato anche al resto della gamma: i leggeri con il Daily e i medi con l'Eurocargo. Erano tre i Daily esposti, di cui uno elettrico, adatto alle più comuni missioni in ambito urbano, come la distribuzione porta a porta e il trasporto di persone. Nel segmento dei medi da 6 a 18 tonnellate di massa totale a terra, l'Eurocargo ha ribadito di essere il veicolo di riferimento a livello europeo per la distribuzione a medio raggio.

Per completare l'offerta di prodotto nel settore del trasporto collettivo, oltre al Daily in versione Minibus, è stato esposto un Magelys Pro, un veicolo che negli ultimi anni si è imposto come leader nel segmento specialistico dei Gran Turismo.

Prestazioni elevate, consumi ottimizzati di carburante grazie alla motorizzazioni FPT Cursor, basso impatto ambientale, lunga affidabilità nel tempo, ma soprattutto l'eccellente livello di comfort per l'autista e per i passeggeri sono le

caratteristiche che lo hanno fatto apprezzare dagli operatori più esigenti. A conferma del continuo impegno di Iveco nella ricerca di soluzioni tecnologiche d'avanguardia e di possibili scenari futuri, nello stand all'IAA è stata ricavata un'area dedicata all'innovazione, dove è stato esposto il concept Iveco Dual Energy. Si tratta di un autotelaio con due soluzioni di trazione: una puramente elettrica, per le aree urbane che richiedono emissioni zero e bassi

Trazione elettrica in città e ibrida per gli itinerari extra-urbani

livelli di rumorosità, e l'altra ibrida per gli itinerari extra urbani, con una riduzione fino al 25 per cento delle quantità di anidride carbonica emesse. Molteplici sono le possibili configurazioni della catena cinematica: solo elettrica, ibrido mild, ibrido full, ibrido 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. Al concept hanno fornito il loro contributo alcuni partner tecnologici, che hanno sviluppato con Iveco differenti tipologie di componenti: si va dal motogeneratore realizzato in collaborazione con Bosch all'impianto frenante brake by wire di Brembo, fino agli scambiatori di calore a piastre studiati dal Centro Ricerche Fiat o agli airbag avvolgenti di Dainese.

livelli di rumorosità, e l'altra ibrida per gli itinerari extra urbani, con una riduzione fino al 25 per cento delle quantità di anidride carbonica emesse. Molteplici sono le possibili configurazioni della catena cinematica: solo elettrica, ibrido mild, ibrido full, ibrido 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. Al concept hanno fornito il loro contributo alcuni partner tecnologici, che hanno sviluppato con Iveco differenti tipologie di componenti: si va dal motogeneratore realizzato in collaborazione con Bosch all'impianto frenante brake by wire di Brembo, fino agli scambiatori di calore a piastre studiati dal Centro Ricerche Fiat o agli airbag avvolgenti di Dainese.



Nella pagina a fianco, dall'alto in basso, un Daily a propulsione elettrica, un Iveco Astra HD9 8x4 e il nuovo Trakker EEV, con motore da 500 Cv. Sopra, il concept Dual Energy. A fianco, i visitatori allo stand Iveco



prodotto <STRALIS HI WAY

ECCO L'HI-WAY IN ACTION

Provato sulla A6 Torino-Savona il nuovo Hi-Way con motore FPT Cursor 11 Euro VI da 460 Cv. Grinta da vendere grazie ai 2.150 Nm di coppia disponibile già ai bassi regimi. Ottimi il comfort e la silenziosità di marcia. Potenti l'impianto frenante di servizio e il freno motore a decompressione

Giorgio Garrone

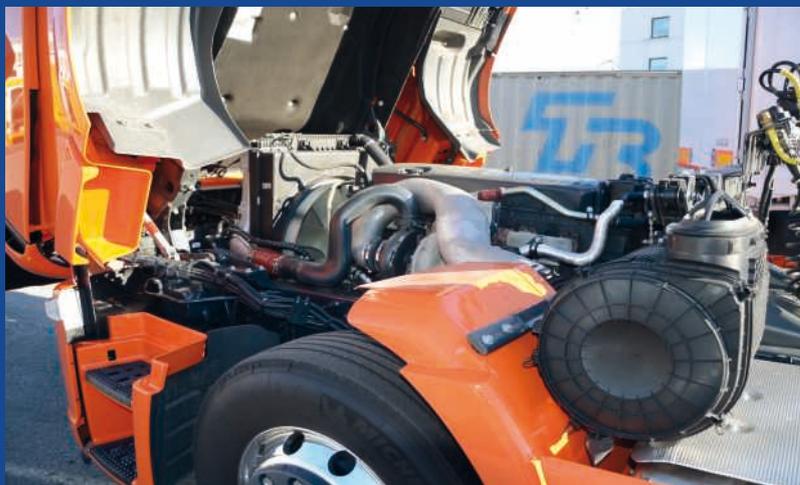


Dopo la presentazione ufficiale dello scorso luglio al Fiat Industrial Village di Torino e la conquista del titolo di Truck of the Year 2013, per lo Stralis Hi-Way è arrivato il momento della verità. Cioè di dimostrare sul campo, in condizioni operative reali, le qualità che la stampa internazionale gli ha riconosciuto nel corso dei primi test su strada. *Camion&Servizi* ha messo alla prova il modello di punta della nuova gamma, l'AS440S46T/P con cabina Hi-Way e motore Cursor 11 Euro VI da 460 Cv. Salendo a bordo, si nota subito la spaziosità dell'abitacolo che, con oltre 10 metri cubi di volume utile, costituisce l'ambiente di lavoro ideale per le missioni di trasporto su lunghe distanze. Azzeccata l'inclinazione dei montanti anteriori della cabina: sia per garantire la visibilità antero-laterale dell'autista, che sotto il profilo della riduzione della resistenza aerodinamica. Fattore, quest'ultimo, particolarmente importante per abbattere i costi d'esercizio (TCO) sulle tratte autostradali, dove il 40 per cento del gasolio consumato da un autarticolato di 40 tonnellate a 80 km l'ora è utilizzato per vincere la resistenza dell'aria.



TUTTI I SEGRETI DEL CURSOR 11 EURO VI

Il Cursor 11 Euro VI è un sei cilindri in linea di 11 litri di cilindrata, dotato di sistema d'iniezione common rail – sui Cursor Euro V era, invece, basato su iniettori pompa – con una pressione massima di polverizzazione del gasolio aumentata fino a 2.200 bar. Il condotto d'accumulo del gasolio in pressione – il rail – si trova all'interno del coperchio delle valvole. Quest'ultimo racchiude anche l'albero a camme per l'azionamento degli organi della distribuzione mediante un cinematismo a bilancieri. Le altre novità introdotte sul Cursor Euro VI riguardano l'adozione di un nuovo turbocompressore a geometria variabile (VGT). Il dispositivo presenta adesso alette a calettamento variabile che regolano il flusso dei gas di scarico diretti alla turbina. Due attuatori a controllo elettronico regolano l'angolo d'incidenza delle palette del turbo e l'apertura della valvola a farfalla posta sul condotto di scarico. Le prestazioni del freno motore a decompressione aumentano fino al 30 per cento. Per rientrare nei limiti di emissione previsti dalla futura normativa antinquinamento Ue, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2014 per le nuove immatricolazioni, i Cursor Euro VI utilizzano un complesso sistema di post-trattamento dei gas, chiamato Hi-Efficiency SCR. Con questa soluzione – si veda il box – non è necessario il dispositivo di parziale ricircolo dei gas di scarico nei cilindri (EGR).





prodotto STRALIS HI-WAY

CORSICA SHUTTLE



NIENTE RICIRCOLO CON IL SISTEMA HI-eSCR

Il Cursor 11 Euro VI dello Stralis Hi-Way in prova è privo del sistema di ricircolo dei gas di scarico in camera di combustione (EGR). Il processo di combustione del nuovo motore è, infatti, ottimizzato in funzione del rendimento energetico. Ciò, oltre ad avere positivi effetti sui consumi, riduce la formazione di particolato. Gli NOx vengono invece abbattuti dal catalizzatore selettivo SCR posto a valle del propulsore. La soluzione Hi-Efficiency SCR, messa a punto da FPT Industrial per rispettare i limiti previsti dalla normativa Euro VI, si basa su un software brevettato per il corretto dosaggio della quantità di AdBlue da immettere nei gas di scarico e su un condotto a elevata turbolenza che promuove la miscelazione completa dei prodotti della combustione e dell'urea. In questo modo, il dispositivo SCR raggiunge un'efficienza di conversione degli ossidi d'azoto superiore al 95 per cento in tutte le condizioni operative del veicolo. Il sistema di post-trattamento dei gas di scarico del Cursor 11 Euro VI è costituito da un catalizzatore ossidante (DOC) e da un filtro antiparticolato (DPF) a rigenerazione passiva che non richiede, perciò, l'immissione di gasolio per promuovere la combustione del particolato. A valle del DPF si trovano, in sequenza, il dosatore dell'urea, il condotto di miscelazione a elevata turbolenza e il catalizzatore SCR. Un ultimo catalizzatore si incarica di eliminare gli eventuali residui d'ammoniaca contenuti nei gas di scarico.

Quasi infinite sono le possibilità di regolazione del sedile a sospensione pneumatica, così come l'inclinazione del piantone dello sterzo. Questi due elementi permettono di trovare la posizione di guida ideale, indipendentemente dalla taglia dell'autista. Dal posto guida tutti i comandi sono a portata di mano: dai tre pulsanti per attivare le funzioni dell'automatizzato Eurotronic 2 a 12 rapporti, alla leva del freno motore a decompressione, posta sul lato destro del piantone dello sterzo, fino allo schermo multifunzione touchscreen da 7 pollici chiamato Iveconnect Drive. La presenza del Cursor 11 Euro VI si avverte già al momento dell'accensione, per le frequenze più basse che lo contraddistinguono rispetto ai propulsori Euro V della stessa famiglia. In fase di accelerazione si percepisce appena il rumore del turbocompressore a geometria variabile, che velocizza e rende molto progressiva la risposta del motore quando l'autista richiede più potenza agendo con decisione sul pedale del gas. L'Eurotronic 2, ben integrato con gli altri componenti della driveline, permette passaggi di rapporto rapidi e fluidi, mantenendo

SOFTWARE E HARDWARE HI-TECH PER VIAGGIARE IN SICUREZZA

Lo Stralis Hi-Way Euro VI testato da Camion&Servizi è dotato di un ampio ventaglio di sistemi di sicurezza di ultima generazione. A partire dall'impianto frenante a controllo elettronico (EBS), la cui centralina assolve anche alle funzioni di antibloccaggio delle ruote in frenata (il tradizionale ABS) e di antipattinamento in accelerazione (ASR). Inoltre è anche presente il sistema EBL (Electronic Brake force Limitation), cioè il correttore elettronico di frenata, e il BAS (Brake Assist System). Il sistema ESP – Electronic Stability Program – controlla, invece, la dinamica di marcia, assicurando la stabilità del veicolo nel caso vi sia un rischio di ribaltamento, in situazioni critiche, come l'immissione in curva a velocità eccessiva rispetto alle condizioni di aderenza del manto stradale o in seguito a un repentino cambiamento di corsia per evitare la collisione con un altro veicolo. Molto utile per mantenere la distanza di sicurezza dagli altri mezzi che precedono è il dispositivo di controllo adattativo della velocità di crociera (ACC), attivabile mediante un pulsante posto in plancia. L'ACC, mediante un radar frontale che individua le auto o i camion posti sulla stessa corsia di marcia, regola automaticamente la velocità del veicolo (eventualmente attivando freno motore, intarder e impianto frenante) per evitare collisioni. Oltre alle dotazioni elettroniche, lo Stralis Hi-Way monta i nuovi freni Star Pillar della Brembo. Sono dischi autoventilati, realizzati con ghisa ad alto contenuto di carbonio ma con una bassa percentuale di silicio, caratterizzati da pioli di ventilazione disposti a stella. In questo modo, si riducono le temperature d'esercizio dei dischi. Che risultano anche più resistenti agli shock termici causati dall'attivazione prolungata e ripetuta dell'impianto di servizio.



Nella pagina a fianco, lo Stralis Hi-Way in prova al porto di Vado Ligure (Savona). Sopra, il freno a disco Star Pillar, realizzato dalla Brembo per l'Hi-Way. Sotto, gli interni della cabina di guida. In basso, una videata della funzione Driving Style Evaluation del dispositivo Iveconnect

do il contagiri all'interno della zona verde, che contraddistingue il campo di utilizzo più economico. I passaggi marcia sono comunque sporadici anche sui tratti in salita da Savona a Torino del percorso di prova. Merito dell'elasticità del Cursor 11 Euro VI, che sembra anche più performante dei 2.150 Nm di coppia di cui è accreditato. Il freno motore a decompressione, attivabile con la leva a tre posizioni sul lato destro del piantone dello sterzo, è in grado di stabilizzare la velocità di discesa del veicolo, anche su tratti lunghi (come il viadotto Pesio). Quando il gradiente è più accentuato occorre, invece, l'intervento dell'impianto frenante di servizio, che è potente e ben modulabile. Infine, la funzione Driving Style Evaluation che permette all'autista di valutare in forma grafica il proprio stile di guida in base ad alcuni parametri chiave, come i consumi di gasolio, la capacità di anticipo di manovra e l'utilizzo dei sistemi di rallentamento ausiliari. Prima di dare la valutazione finale al termine della tratta, il sistema manda all'autista una serie di messaggi in tempo reale, lodando i comportamenti più risparmiatori.





prodotto < NUOVO TRAKKER



UN DURO CON IL DNA DELL'HI-WAY

Presentata al Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA) la nuova gamma Off-Road profondamente rinnovata nella cabina, che ripropone il family feeling dei pesanti stradali Hi-Way. Due motorizzazioni Euro V, basate sui Cursor 8 e Cursor 13, con potenze da 360 a 500 Cv.

Dopo lo Stralis Hi-Way, premiato con il titolo di Truck of the Year 2013, si è completato con il lancio del nuovo Trakker, al Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA), il rinnovamento della gamma pesante di Iveco. L'elemento di maggior spicco del nuovo modello off-road è rappresentato dalla cabina, che ripropone il family feeling dei modelli stradali. A cominciare dalla calandra frontale e dai convogliatori di flusso laterali (cantionali), che migliorano l'aerodinamica dell'abitacolo e impediscono l'accumulo di polvere e fango sulle portiere e sulle superfici vetrate. La cabina del Trakker, che esternamente presenta un paraurti in acciaio suddiviso in tre sezioni nel quale si trovano i gruppi ottici schermati da una griglia di protezione, è disponibile in due versioni: corta Hi-Land – sulla

precedente gamma da cantiere era chiamata Active Day – e profonda Hi-Track (che prende il posto della Active Time) per i trasporti a medio raggio. La Hi-Land ha un'altezza utile interna di 1.570 millimetri (1.210 millimetri sopra il tunnel motore), analogamente alla Hi-Track. Che però è caratterizzata da una profondità di 2.100 millimetri, rispetto ai 1.660 millimetri dell'abitacolo corto, privo di cuccetta. Sul nuovo Trakker è stato modificato il layout della plancia e sono stati migliorati i materiali di rivestimento. Invariato il quadro strumenti con, ai lati, il tachimetro e il contagiri e, al centro, un display digitale multifunzione. Sulla nuova plancia, simmetrica rispetto all'asse longitudinale del veicolo, la pulsantiera del cambio ET-2 è stata spostata sul lato destro del volante (sul precedente modello era posizionata al centro della cabina, sopra al tunnel motore), dove si trovano anche le manopole di regolazione del sistema



di climatizzazione. Cambiata, infine, anche la collocazione del manettino del freno di stazionamento, che adesso si trova in basso, sotto i comandi dell'aria condizionata. Il nuovo Trakker, come lo Stralis Hi-Way, è costruito negli stabilimenti Iveco di Madrid che, a maggio 2012, hanno raggiunto il livello 'argento' nell'ambito del programma World Class Manufacturing, implementato da Fiat Industrial per migliorare tutti gli aspetti legati alla produzione dei veicoli industriali: dalla riduzione delle difettosità e degli sprechi, all'ottimizzazione dei processi produttivi e all'organizzazione e alla sicurezza sul lavoro.

DUE MOTORI, QUATTRO LIVELLI DI POTENZA

Come sulla precedente gamma, due sono le motorizzazioni previste per il nuovo Trakker: Cursor 8 da 360 Cv e Cursor 13, con tarature di 410 Cv, 450 Cv e 500 Cv. Il Cursor 8 è un sei cilindri in linea di 7,79 litri di cilindrata, dotato di turbina a geometria variabile (VGT). Anche il Cursor 13 di 12,88 litri ha una disposizione a sei cilindri in linea e, come il Cursor 8, monta un sistema di iniezione con iniettori pompa a controllo elettronico. Sui Cursor 13 di 450 e 500 Cv è previsto un turbo VGT, mentre l'unità da 410 Cv adotta una valvola wastegate.

Caratteristiche comuni ai due motori sono le quattro valvole per cilindro, l'albero a camme in testa e la disposizione posteriore (lato volante) degli ingranaggi di comando della distribuzione. L'offerta di cambi prevede unità ZF a innesto meccanico a 16 rapporti, oppure l'automatizzato Eurotronic 2 (sempre di ZF) a 12 o 16 marce, dotato di specifico software per impieghi off-road. Il nuovo Trakker è disponibile come cabinato in configurazione 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 e 8x8. Il line-up dei trattori comprende, invece, modelli 4x2, 4x4, 6x4 e 6x6.



In alto, due dei principali allestimenti – betoniera e cassone ribaltabile – del nuovo Trakker. Sopra, la strumentazione con apparecchiature analogiche e digitali



IL MULTIRUOLO CON GRINTA DA VENDERE



**È adatto
a ogni tipo
di applicazione
il propulsore
Cursor 9
di FPT Industrial
che è montato
su camion,
imbarcazioni
e trattori
agricoli**

Marika Comino

Il 2012 è stato un anno di successi per il motore Cursor 9 di FPT Industrial che equipaggia lo Stralis Hi-Way di Iveco, eletto "International Truck of the Year 2013" (IToy) da una giuria di 25 giornalisti delle più importanti riviste europee specializzate nel settore dei veicoli industriali. Nell'assegnare il premio, i giurati hanno voluto sottolineare il contributo dei motori al risparmio di carburante e al ridotto impatto ambientale del nuovo veicolo di Iveco. Nello specifico, la giuria ha dichiarato che la tecnologia Hi-eSCR sviluppata da FPT Industrial ha creato una nuova generazione per il post-trattamento dei gas di scarico, contribuendo quindi in modo determinante alla riduzione delle emissioni nocive dei motori diesel. Ma il grande successo per il propulsore di FPT Industrial è arrivato a fine settembre. Un anno dopo aver battuto il record sulla tratta di mare Monte Carlo – Venezia, una barca del cantiere "FB Design" di Fabio Buzzi equipaggiata con due motori Cursor 9 da 650 Cv in versione marinizzata ha infatti raggiunto un nuovo traguardo

sulla tratta oceanica New York – Bermuda. La barca ha percorso le circa 670 miglia nautiche della tratta in sole 17 ore e 6 minuti, alla media di 39,49 nodi, migliorando di 4 ore e 33 minuti il precedente record, ottenuto nel mese di agosto da Chris Fertig e Tyson Garvin con l'imbarcazione Statement Marine 37, motorizzata con due Cummins MerCruiser Diesel TDI. Fabio Buzzi, pluricampione mondiale, detentore di numerosi record di velocità sull'acqua e costruttore di imbarcazioni, ha guidato alla vittoria il suo equipaggio con un 40 piedi da record. L'imbarcazione, che usa la tecnologia "Structural Foam", una schiuma poliuretana iniettata nel fondo dello scafo per renderlo inaffondabile, può raggiungere una velocità massima di 58 nodi grazie ai due Cursor 9 650 di FPT Industrial. I motori hanno confermato di essere un vero e proprio "best in class" nella loro categoria grazie alle eccezionali doti di potenza, affidabilità ed efficienza, unite a una compattezza straordinaria. Come ha dichiarato lo stesso Buzzi, "il cofano motore non è mai stato aperto per tutta la

durata della corsa. I due motori FPT non hanno perso un solo colpo, con oscillazioni di temperatura di due gradi al massimo. Barca e motori hanno superato un test strutturale e meccanico straordinario”.

“Oltre a migliaia di ore di severi test prima della loro immissione sul mercato, è anche grazie all’esperienza in competizioni sportive così estreme che FPT Industrial può assicurare ai propri clienti i massimi standard di affidabilità, prestazione ed efficienza. Condizioni di impiego così impegnative consentono inoltre di sperimentare soluzioni tecniche innovative per future applicazioni sulla produzione di serie”, ha affermato Massimo Siracusa, Vice President di Product Engineering in FPT Industrial. Altro successo per i motori della Serie Cursor che equipaggiano lo Stralis Hi-Way è giunto anche dall’America dove, nel marzo di quest’anno, i trattori Case IH Steiger equipaggiati con motori FPT Industrial hanno stabilito nuovi record di efficienza dei consumi nel Nebraska Tractor Test. Lo Steiger 600, equipaggiato con motore FPT Industrial Cursor 13 a doppio stadio, ha registrato il record di potenza di traino e di efficienza in termini di consumi, battendo i trattori di maggiori dimensioni della concorrenza. Misurando la potenza massima in cavalli-ora al litro, il Case IH Steiger si è rivelato più parco nei consumi dell’8,4% rispetto al migliore concorrente allo sforzo massimo di trazione, e il 10,5% più efficiente al 75% della potenza massima di trazione. Questo risultato è stato ottenuto grazie alla stretta e continua collaborazione di FPT Industrial con i propri clienti per quanto riguarda l’innovazione dei motori anche nel campo delle applicazioni agricole.

“FPT Industrial garantisce massima efficienza, ottime performance e ridotti costi operativi

lungo tutta la vita del prodotto in ogni campo applicativo, dal settore automotive a quello marino, dalle applicazioni agricole a quelle per le macchine da costruzione. Grazie a questa estrema versatilità dei propri prodotti, la società di Fiat Industrial è anche in grado di soddisfare le più svariate richieste dei clienti e di assicurare il massimo grado di personalizzazione su ogni tipo di macchina”, ha aggiunto Massimo Siracusa. Il Cursor 9, così come gli altri propulsori della serie che equipaggiano lo Stralis Hi-Way (il Cursor 11 e il Cursor 13), è la scelta ideale per i clienti che sono alla ricerca di potenza,

rapida risposta al carico, elevata densità di potenza, massima robustezza ed affidabilità.

Il motore offre inoltre bassi consumi di carburante e costi di esercizio estremamente ridotti (intervalli di manutenzione fino a 150.000 km). Il propulsore è un 6 cilindri in linea di 8,7 litri con potenze da 310 a 400 Cv; dispone di una

distribuzione con 4 valvole per cilindro e di un raffinato sistema di alimentazione con iniezione Common Rail di seconda generazione a gestione elettronica ed integrazione del rail all’interno del coperchio testata. Queste caratteristiche comportano per i clienti indubbi vantaggi per quanto riguarda sicurezza e silenziosità. La sovralimentazione è affidata ad un turbocompressore a geometria fissa e raffreddamento ad acqua con valvola waste-gate e postrefrigerazione dell’aria. Questi miglioramenti tecnologici sono uniti all’impiego della tecnologia per il post-trattamento dei gas di scarico HI-eSCR, sviluppata da FPT Industrial per soddisfare la normativa Euro VI. La tecnologia, unica ed esclusiva in quanto rispetta i severi limiti di emissioni di ossido di azoto unicamente grazie al sistema di riduzione catalitica selettiva, senza alcuna necessità di ricircolo dei gas di scarico, riduce i livelli di ossido di azoto di oltre il 95%.

Dall’esperienza delle competizioni sportive nascono soluzioni tecniche per la produzione di serie





COL METANO L'AMBIENTE CI GUADAGNA

Continua in Europa l'espansione delle flotte con camion Iveco alimentati a gas naturale compresso. I casi di successo di Sydeme in Francia e Coca Cola in Inghilterra. I molteplici vantaggi dell'utilizzo del CNG

Giorgio Garrone



Iveco ha una lunga tradizione nello sviluppo e nella realizzazione di veicoli con motori alimentati a combustibili alternativi. Fra questi, il metano (CNG) è sicuramente il più promettente, sia sotto il profilo delle emissioni inquinanti e della rumorosità dei propulsori, inferiori ai valori dei Diesel tradizionali, sia dal punto di vista della rete distributiva del combustibile, già ben strutturata e in continua espansione in numerosi paesi europei.

Per queste ragioni è in aumento il numero delle aziende che utilizza veicoli con motorizzazioni CNG per diverse missioni di trasporto: dalla raccolta dei rifiuti, alla distribuzione nelle aree urbane. Gli ultimi due casi di successo, in ordine cronologico, sono la francese Sydeme, che si occupa del riciclaggio dei rifiuti domestici e della loro conversione in bio-metano, e la Coca Cola, che, in Inghilterra, si è dotata di un lotto di 13 Iveco Stralis 6x2 CNG da utilizzare per la consegna delle bevande in città.

RIDOTTI INQUINAMENTO, RUMORE E COSTI OPERATIVI

Sydeme – Syndicat Mixte de Transport et de Traitement des Déchets Ménagers de Moselle-Est – serve un'area di oltre 2.500 chilometri quadrati con 291 comuni e circa 385 mila abitanti. La società si occupa di raccogliere e riciclare i rifiuti urbani, trasformandoli in bio-metano (un gas che contiene il 55-60% di metano) e compost per l'agricoltura e, mediante un termovalorizzatore, in elettricità e acqua calda per usi domestici.

Per le missioni di trasporto l'azienda francese ha scelto 25 Iveco Stralis CNG e 3 Daily CNG multiruolo (oltre a 4 Fiorino e a 2 Doblò di Fiat Professional), i cui motori sono alimentati dal bio-metano prodotto dall'impianto di riciclaggio. Il rifornimento di combustibile è assicurato dalle stazioni a elevata velocità GNVert (ci sono 140 impianti in tutta la Francia), che forniscono anche metano e gas liquido. Alimentando la flotta esclusivamente a bio-metano si ottengono molteplici vantaggi: dal ritorno sull'investimento in tempi brevi alla riduzione dei costi del carburante (-40% rispetto al gasolio), all'abbattimento degli inquinanti e al contenimento delle emissioni dei gas responsabili dell'effetto serra (-10% di CO₂, biossido di carbonio).

Gli Stralis CNG sono equipaggiati con un motore FPT Industrial Cursor 8, costruito negli stabilimenti di Bourbon-Lancy.

I propulsori a gas naturale di FPT utilizzano una miscela di aria-metano in proporzioni stechiometriche e sono equipaggiati con un catalizzatore a tre vie, in grado di ridurre fino al 95% le emissioni di ossidi d'azoto, monossido di carbonio e idrocarburi incombusti.

TREDICI STRALIS PER I SOFT-DRINK

In Inghilterra, la flotta della Coca Cola, dopo la positiva conclusione di un test comparativo fra uno Stralis convenzionale e uno a metano condotto da un centro di ricerca indipendente, è stata potenziata con altri 13 Iveco Stralis CNG. I risultati della sperimentazione hanno messo in evidenza l'elevato grado di affidabilità del veicolo a metano (con un tasso di disponibilità superiore al 99%) e il basso impatto ambientale, testimoniato da riduzioni delle emissioni di ossidi di azoto e di particolato, rispettivamente del 85,6% e del 97,1%. Tutti i nuovi Stralis CNG sono alimentati con bio-metano, ottenuto dai rifiuti solidi urbani. Vengono impiegati in compiti di distribuzione multi-drop in aree urbane, con una media di 25 consegne giornaliere.

Nella pagina a fianco, una stazione di rifornimento di bio-gas della Sydeme.

Sotto, il parco veicoli della società francese.

In basso, un Iveco Stralis adibito alla raccolta dei rifiuti





prodotto LA GAMMA DI ASTRA

OFF-ROAD SENZA FRONTIERE

Specialista nei mezzi per impieghi heavy duty per la cantieristica dura, per i settori minerario, petrolifero e dei trasporti eccezionali, la società piacentina del gruppo Iveco espande i propri orizzonti commerciali. E guarda all'estero senza confini

Giorgio Garrone





Nata nel 1946 per trasformare i camion militari della seconda guerra mondiale, Astra, che dal 1986 è entrata a far parte della galassia Iveco, si è guadagnata negli anni la fama di costruttore di camion off-road heavy duty e di dumper per alcuni settori ultra specializzati: la cantieristica dura nelle aree più impervie e remote del globo e i comparti minerario, petrolifero, dei trasporti eccezionali e della difesa. Tutti settori d'impiego in cui contano la robustezza, l'affidabilità, la semplicità costruttiva dei camion, il know-how tecnologico, la capacità di sviluppare soluzioni su misura per il cliente e, non ultima, la customer care. Intesa come supporto diretto alle imprese sui cantieri da parte dei tecnici di Astra: dalla consegna e messa in marcia di un nuovo veicolo, alla formazione dei driver e dei meccanici, fino alla risoluzione degli eventuali problemi. Nel portafoglio clienti della società piacentina figurano i grandi nomi della cantieristica – Astaldi, Impregilo, Salini, Vinci, Colas – del settore petrolifero – Saipem, Petrochina, Exxon, Petrojet, Petronas – del mining – Vale e AngloGold Ashanti e dell'industria cementifera, come Lafarge, Holcim e Cemex. Per non parlare di Bolloré Africa Logistics, che opera in Sierra Leone e in Kenia, di Saima (Nigeria e Irak) e di Unitrans (Sud Africa e Madagascar).

CABINATI E TRATTORI HD 9 E HHD, DUMPER RIGIDI E ARTICOLATI

L'offerta di prodotto Astra comprende i mezzi d'opera della famiglia HD 9, i veicoli eccezionali – sono larghi quasi 3 metri – per impieghi ultragravosi della gamma HHD, i dumper

rigidi RD con portate da 28 a 50 ton e i dumper articolati ADT 6x6 con portate da 30 a 40 ton. Tutti questi mezzi, insieme alle customizzazioni richieste dalle imprese per specifiche esigenze operative, sono realizzati nello stabilimento di Piacenza. Che si occupa anche delle trasformazioni per i traini eccezionali dei veicoli realizzati su base Iveco Stralis o Trakker, con l'applicazione di convertitori di coppia, assali aggiuntivi e radiatori supplementari per l'impianto di raffreddamento. Un ultimo settore di business riguarda le modifiche ai medi della gamma Eurocargo di Iveco, per adattarli all'alimentazione con gas naturale compresso.

Gli HHD di Astra sono stati specificatamente progettati per operare in condizioni estreme. L'Heavy heavy duty, da cui prende il nome la gamma, significa veicoli studiati all'origine per sovraccarichi selvaggi, che sono praticamente la regola nel comparto estrattivo, ma anche per pendenze da brivido, lavori in altitudine, temperature proibitive, come quelle dei deserti dell'Asia o della steppa siberiana, e ambienti difficili per la presenza di polvere che si insinua nei filtri dell'aria e nei componenti meccanici più esposti. E ancora, carichi sbilanciati o traini eccezionali su piste appena battute in mezzo alla jungla – come accade talvolta nel settore petrolifero – o su strade non pavimentate con fondi aggressivi, irregolari o fangosi. Per affrontare tutto ciò gli HHD, che costituiscono la naturale evoluzione della gamma da cantiere HD 9, adottano soluzioni tecniche specifiche. A partire dal telaio rinforzato con longheroni di 10 mm di spessore con un'anima di 320 mm e piattabande di 90 millimetri. Gli elementi longitudinali, distanti 820 mm, sono uniti fra loro da traverse chiodate a elevato momento flettente. La sospensione posteriore, inoltre, è

Nella pagina a fianco, un Iveco Astra HHD 66.38 a trazione integrale nel deserto del Taklamakan (Cina) Sopra, due HHD 6x6, allestiti con cassone ribaltabile



caratterizzata da spalle del carrello sovradimensionate, unite tra loro da una barra trasversale che forma struttura chiusa a quadrilatero per incrementare la robustezza e la rigidità. Gli HHD adottano assali Kessler per impieghi ultragravosi da 10 tonnellate sull'anteriore e da 20 tonnellate posteriormente. Il ripartitore di coppia è uno ZF Steyr VG 2700, capace di sopportare coppie in ingresso fino a 3.300 Nm. I cambi, sempre della ZF, sono dei 16 S 2520 TO a innesto ammeccanico talvolta abbinati, nel caso dei veicoli per i traini eccezionali, con convertitori di coppia ZF WSK 440. In alternativa, sono disponibili gli automatici Allison della serie 4700 a 6+1 rapporti con frizione d'esclusione ed, eventualmente, rallentatore integrato. Le motorizzazioni sono tutte basate sull'FPT Cursor 13 in versione Euro 3 per i mercati extra-Ue, di elevata robustezza e affidabilità come ha dimostrato anche sugli Iveco Trakker da rally della Dakar Sudamericana. Le potenze oscillano da 380 a 540 Cv per i modelli a 3 assi e da 440 a 540 Cv per quelli a quattro assi. La gamma HHD comprende cabinati e trattori 6x6, 8x6 e 8x8, con masse totali a terra da 54 a 63 tonnellate, adatti per combinazioni di massa complessiva fino a 400 tonnellate. Gli HHD vengono customizzati secondo le esigenze degli utilizzatori. In quest'ottica possono essere dotati, come è accaduto per una recente fornitura al colosso petrolifero cinese Petrochina, di un sistema centralizzato di gonfiaggio e sgonfiaggio dei pneumatici. Che consente di trarsi d'impaccio sulle dune o sui fondi sabbiosi dei deserti, aumentando temporaneamente l'area d'impronta delle coperture. Accanto alla serie HHD, Astra propone la gamma dei mezzi d'opera HD 9 che condivide, in modo meno estremizzato, alcune delle soluzioni tecniche degli Heavy heavy duty. Fra queste, lo schema a quadrilatero chiuso delle carrelli delle sospensioni posteriori. Gli HD 9 sono disponibili, oltre che con motorizzazioni Euro 5, con propulsori Euro 3 per i mercati extra-Ue. Gli Euro 3 hanno tarature di potenza da 380 a 540 Cv, mentre gli Euro 5 partono da 410 Cv e raggiungono i 560 Cv. La gamma HD 9 per i mercati europei comprende cabinati in configurazione 4x2, 4x4, 6x4, 6x6 e 8x4, 8x6 e 8x8, mentre i trattori sono proposti come 4x2, 4x4, 6x4 e 6x6.

Dall'alto in basso, un HD 66.42 T nel deserto della Mauritania, un trattore 88.50 T per traini eccezionali e un HHD destinato alla Petrochina nel piazzale dello stabilimento Astra di Piacenza



BUON COMPLEANNO FIV

Un bilancio dei primi dodici mesi di attività del Fiat Industrial Village di Torino fra eventi, mostre e presentazioni di prodotto

Franco Oriolo

Compie il suo primo anno di vita il Fiat Industrial Village, il centro polifunzionale di Fiat Industrial, inaugurato il 19 settembre 2011 da Sergio Marchionne, Presidente di Fiat Industrial e John Elkann, Presidente di Exor e di Fiat Spa. Con seimila metri quadrati di esposizione coperta e oltre ventimila esterni, dove è possibile trovare tutti i brand di Fiat Industrial, IVECO, New Holland Construction, New Holland Agriculture e FPT Industrial, la struttura di Torino, prima al mondo, ha mostrato tutte le sue potenzialità, conquistando una posizione di rilievo non solo nell'ambito Fiat Industrial, ma anche come importante punto di incontro per la città. Proprio in occasione del suo il primo anniversario, il Fiat Industrial Village ha ospitato il FIV MotorFest, manifestazione che ha visto la partecipazione di oltre novemila persone in visita al centro, mentre sulla pista adiacente, per l'occasione trasformata in un vero e proprio circuito, cinquanta vetture da competizione, in rappresentanza di tutti i marchi del Gruppo Fiat, si sono esibite davanti a un pubblico di appassionati ed esperti. Le prove in pista non sono state però l'unica attrazione della giornata, nella quale si sono concentrate una serie di attività tutte legate al mondo dei motori: dai corsi di guida sicura offerti gratuitamente ai primi ottanta iscritti, all'esposizione delle vetture provenienti dalla collezione storica Lancia, fino alla presentazione della Maserati GT3. Il FIV MotorFest ha rappresentato un evento di grande richiamo, ma non è stata l'unica occasione, nel corso dei primi dodici mesi di vita dal FIV, ad attirare il grande pubblico appassionato di auto e veicoli in generale. Sono numerose le iniziative che hanno riscosso il gradimento del pubblico cittadino, confermando il legame che il Fiat Industrial Village ha con la città di Torino: il Mercatino del Villaggio, appuntamento mensile di vendita di prodotti a chilometri zero, organizzato con le aziende agricole che aderiscono alla Coldiretti di Torino e provincia; il concerto di Fabrizio Bosso, jazzista di fama internazionale, accompagnato dal suo Quartetto e la mostra "Macchine, invenzioni, scoperte". Un viaggio, quest'ultimo, che si è snodato tra la Torino post unitaria e l'Esposizione Universale del 1911, raccontando cinquant'anni di storia in cui la città prima capitale del

nuovo stato italiano ha subito la metamorfosi che l'ha trasformata in capitale della nascente industria moderna, di cui la Fiat è stata elemento trainante e qualificante. La mostra si è sviluppata attraverso un percorso visivo ed esperienziale, una scelta di pezzi unici spesso esposti per la prima volta e provenienti da collezioni private e università per essere mostrati al pubblico. «Il senso di queste iniziative – commenta Sigrid de Vries, Vice President External Relations & Communication di Iveco – è certamente quello di creare un legame con il territorio sempre più profondo, trasformando il FIV in un luogo di incontro aperto e disponibile per la cittadinanza, ma anche di portare i cittadini all'interno del mondo di Fiat Industrial e di ciò che questo grande Gruppo rappresenta per Torino».





Grande successo del nuovo Stralis Hi-Way alla prima edizione di TruckEmotion, l'evento tenutosi lo scorso ottobre all'autodromo di Monza. Prove in pista con il pesante di Iveco e tanti workshop sulla realtà del trasporto italiano

Giorgio Garrone

L'HI-WAY IN POLE POSITION



Lo scorso ottobre a Monza per la prima edizione di TruckEmotion, l'attraente evento dedicato al settore del trasporto, c'è stato il pubblico delle grandi occasioni: oltre 5.500 accreditati nei tre giorni della manifestazione e tante prove veicoli sullo storico circuito della Formula 1. Protagonista assoluto per Iveco è

stato il nuovo Stralis Hi-Way, che di recente al Salone di Hannover si è aggiudicato il titolo di Truck of the Year 2013, assegnato da una giuria composta da 25 giornalisti delle più importanti riviste specializzate europee. Il veicolo è stato premiato per aver fornito il miglior contributo all'incremento dell'efficienza del trasporto su gomma, in termini di riduzione dei consumi, sicurezza, guidabilità, comfort e ridotto impatto ambientale. Il pubblico di TruckEmotion ha provato in prima persona l'emozione di sentirsi pilota per un giorno a bordo dello Stralis Hi-way, effettuando i test del Truck of the Year 2013 su una passerella unica al mondo: la pista di Formula 1 di Monza. Per le prove erano disponibili uno Stralis Hi-Way con motore da 500 Cv e cambio automatizzato Eurotronic 2 ed Ecoswitch di serie (il dispositivo per contenere i consumi di gasolio e ridurre i costi d'esercizio) e uno Stralis Hi-Road, con cabina a tetto alto dotato di motore da 460 Cv, anch'esso con cambio automatizzato Eurotronic 2 ed Ecoswitch di serie. Contemporaneamente, in una pista adiacente, erano disposizione due furgoni

TRUCKEMOTION: UN SUCCESSO ANNUNCIATO

TruckEmotion ha rappresentato un momento d'incontro e confronto tra esperti del mercato e operatori sulle più importanti tematiche del settore della movimentazione merci su strada. L'evento era rivolto ai costruttori, alle aziende di trasporto, alle flotte e agli autisti, alle reti di vendita e assistenza, ai fornitori di servizi, alle associazioni di categoria, ai camionisti e a tutti gli appassionati di veicoli industriali. I clienti, ma anche le concessionarie, le officine e i manager di Iveco sono stati i protagonisti e, al tempo stesso, spettatori, di una kermesse all'insegna del mondo truck. Durante la tre giorni di TruckEmotion, è stato possibile eseguire test drive sulla pista dell'autodromo e assistere a workshop e convegni sui temi più significativi del settore.

della gamma Daily in configurazione superaccessoriata con sospensioni pneumatiche. All'interno dell'area espositiva Iveco c'erano, invece, uno Stralis Hi-Way da 460 Cv, sempre con l'automatizzato Eurotronic 2 ed Ecoswitch di serie, e il concept Stralis Hi-Way Emotional, con propulsore da 500 Cv e cambio robotizzato Eurotronic 2. L'Emotional è un modello superaccessoriato, che integra contenuti di serie ed equipaggiamenti specifici, ordinabili in pacchetti da personalizzare secondo le necessità del cliente. È allestito con i nuovi accessori di Iveco Parts&Services concepiti per soddisfare le principali necessità dell'autostrada durante la guida e nei momenti di sosta, in grado di garantire le performance e la sicurezza del veicolo e del suo carico in tutte le condizioni operative. Tra i principali accessori, l'impianto audio Hi-Sound tecnologicamente avanzato (altoparlanti per 520 Watt in totale, amplificatori da 700 Watt, subwoofer con potenza massima di 400 Watt), il sistema Hi-Vision Blaupunkt che comprende TV LCD da 19", decoder con possibilità inserimento scheda pay-TV, DVD, e 2 antenne dinamiche per garantire la qualità di ricezione del segnale, un porta I-Pad con collegamento bluetooth all'Iveconnect, i copri specchi, il kit di illuminazione interna Hi-Light con 8 punti luce a LED con guida luce che crea un ambiente favorevole per la guida e il relax, la nuova macchina Lavazza per il caffè espresso, e un concept di innovativo faro prototipale full LED (al momento non ancora disponibile).



ALL'AUTODROMO DI MONZA PROVE IN PISTA E MOLTO ALTRO

All'interno di TruckEmotion si sono svolti numerosi workshop e momenti d'incontro cui hanno partecipato, in qualità di relatori e di testimoni, Andrea Bucci, Iveco General Manager Mercato Italia, Monica Bertolino, Amministratore Delegato di Iveco Finanziaria, e Franco Zorzetto, Responsabile Marketing Prodotto Mercato Italia. Andrea Bucci ha parlato dell'importanza della comunicazione specializzata e mirata, citando il recente, prestigioso riconoscimento del nuovo Stralis Hi-Way di Iveco, che si è aggiudicato il premio di International Truck of the Year 2013. Monica Bertolino ha affrontato il tema dei finanziamenti all'autotrasporto. Partendo dal concetto che oggi i clienti tendono a scegliere nuovi veicoli non solo in base alle caratteristiche tecniche del mezzo, ma anche in funzione del finanziamento offerto dai dealer, ha illustrato le più recenti iniziative di Iveco. Franco Zorzetto ha invece affrontato i temi della sicurezza e dei motori Euro 6.



Nella pagina a fianco, due Hi-Way sulla pit-lane del circuito di Monza. Sopra, gli Stralis visti dalla sala stampa dell'Autodromo. A fianco, lo stand Iveco



STRATEGIA GLOBALE E BUS INNOVATIVI

I piani commerciali e di sviluppo prodotto di Iveco Irisbus in Italia, nell'Unione Europea e altrove, illustrati da Pierre Lahutte Iveco Vice President Bus Range

Max Cascini

In questo periodo di grandi cambiamenti organizzativi, abbiamo intervistato Pierre Lahutte, manager cresciuto in CNH, che da luglio di quest'anno ricopre il ruolo di Vice President Bus Range in Iveco. Insieme a lui analizzeremo le prospettive dell'azienda.

C&S. Chi è Pierre Lahutte?

Lahutte. Da sei mesi sono responsabile di Iveco Irisbus. Sono francese, ho 40 anni e negli ultimi 15 ho lavorato nel settore delle macchine per l'agricoltura, in diversi paesi del mondo. Ho iniziato la mia carriera nel 1999 in Italia, a Jesi, per New Holland, dopo

aver compiuto il mio MBA negli Stati Uniti ad Amherst (Università del Massachusetts). Successivamente, ho ricoperto diversi ruoli, sempre in CNH in ambito Sales, Marketing, Comunicazione e Gestione Prodotto: in UK, Spagna, Nord America, Brasile, Africa, Asia, Belgio e infine in Italia.

C&S. Quali sono le differenze del settore del trasporto pubblico rispetto a quello delle macchine agricole?

Lahutte. Ho sempre lavorato nel settore delle macchine per l'agricoltura: negli anni sono diventato un appassionato conoscitore del settore. In Irisbus il mio approccio al prodotto è meno intuitivo e la mia attività più gestionale. Autobus e trattori sono prodotti profondamente diversi, con mercati, clienti ed esigenze completamente differenti. In comune però resta il fatto che gli operatori di questi diversi settori sono interessati principalmente al costo operativo delle loro macchine. Entrambi i settori sono B2B e le logiche di acquisto e gestione molto simili tra loro. I contoterzisti del settore agricolo, per esempio, hanno esigenze economiche molto simili a quelle degli operatori del settore autobus.

C&S. Come si fa a tenere insieme un brand con una lunga tradizione francese e una multinazionale di origine italiana?

Lahutte. L'Irisbus è un'azienda relativamente recente, l'anno di fondazione, infatti, è il 1999. Non è stato certo semplice mettere insieme due aziende con tradizioni storico culturali così diverse. Non molto tempo fa vi erano delle distinzioni nette tra i diversi prodotti e le diverse fabbriche in cui questi venivano fabbricati. L'unificazione del brand non è stata semplice e, ancora oggi, c'è del lavoro da fare in questa direzione. Alla tradizione italiana e a quella francese si è unita l'eredità ceca di Karosa. Insomma, un'azienda con un patrimonio ricco e differenziato, anche se ancora non del tutto integrato: un grande potenziale, quindi.

C&S. La strategia globale di Iveco avrà un'applicazione anche nel settore del trasporto persone?

Lahutte. Sì certo. Oggi nel nostro settore sopravvivono soltanto le aziende globali. Noi lo siamo, anche grazie al fatto che facciamo parte di un grande gruppo industriale.

C&S. Recentemente Iveco ha rivolto le proprie attenzioni all'Africa. È una strategia che riguarda anche il settore dei bus?

Lahutte. Assolutamente sì. Ad esempio, di recente, in Sud Africa, Iveco ha creato una Joint Venture con Larimar Group, un'azienda



sudafricana leader nel settore del trasporto collettivo e dell'allestimento di autobus. La JV, situata a Pretoria, produrrà 1.000 autobus all'anno, destinati proprio allo sviluppo del mercato africano.

C&S. *E' stato lanciato recentemente un programma per entrare in modo deciso sul mercato in America Latina. Di che cosa si tratta?*

Lahutte Il programma prevede lo sviluppo della presenza di Iveco Irisbus sui mercati latinoamericani facendo leva sulla nostra posizione dominante nel settore dei minibus. L'obiettivo è quello di sviluppare anche i segmenti superiori, utilizzando la tecnologia dei telai con motore anteriore, insieme a carrozzieri specialisti locali.

C&S. *Pensate di sfruttare avvenimenti mondiali come i Campionati del Mondo di calcio e le Olimpiadi, che si svolgeranno in Brasile nei prossimi anni, per far conoscere il vostro brand?*

Lahutte Sì certo, cercheremo di sfruttare tutte le sinergie possibili con questo tipo di attività di comunicazione, anche questo è uno dei molteplici vantaggi di far parte di un grande gruppo internazionale.

C&S. *Strategia globale di brand, ma anche attenzione alle aree geografiche. Quali sono i vostri programmi per il mercato italiano che non gode certamente di buona salute?*

Lahutte. In questo momento il mercato italiano sta soffrendo probabilmente più di altri, ma certamente si riprenderà presto. La nostra azienda è pronta con una serie di prodotti di sicuro successo. Il Magelys Pro, ad esempio, ha riscosso di recente grande favore sul mercato nel segmento degli autobus da turismo. Questo è stato possibile grazie al corretto posizionamento commerciale del veicolo in equilibrio tra il lusso dei suoi optional e delle sue caratteristiche tecniche da un lato, e il suo costo operativo tra i più bassi della sua categoria dall'altro.

Per quanto riguarda gli intercity, poi, il Crossway rappresenta la risposta ideale per le applicazioni sub-urbane di questo mercato. Un discorso a parte, deve essere fatto per le trazioni e i combustibili alternativi su cui l'azienda investe da anni con grandi risultati. I Citybus ibridi permettono infatti di abbattere i consumi, i costi operativi e le emissioni di CO₂ (fino a 37 t per anno). I veicoli CNG, settore nel quale Iveco Irisbus è leader indiscusso da anni, rappresentano la soluzione più flessibile ed efficace, attualmente disponibile, per abbattere le emissioni allo scarico.

Infine, i minibus realizzati su telaio del Daily sono un punto di riferimento nella loro categoria.

C&S. *Quali sono le difficoltà di un costruttore di autobus che opera nel settore del trasporto pubblico in anni di crisi, con tagli di budget e pochi fondi per le Pubbliche Amministrazioni destinati al trasporto pubblico locale?*

Lahutte. Le difficoltà ovviamente in questo periodo sono molte, ed è inutile elencarle. L'unico atteggiamento possibile è quello di "rimbocarsi le maniche" per cercare di uscire rapidamente da questa situazione di difficoltà economica. Le crisi sono soprattutto una grande opportunità di cambiamento, certo non è facile nel breve, ma nel medio termine permettono a chi sa gestire il cambiamento di svilupparsi più velocemente degli altri.

Un approccio innovativo, in un periodo di crisi, è sicuramente vincente. Ecco alcuni esempi concreti di come abbiamo reagito: abbiamo sviluppato prodotti innovativi come Magelys o Citelis ibrido; abbiamo proposto nuove soluzioni finanziarie, come nel



Nella pagina a fianco, Pierre Lahutte, Iveco Vice President Bus Range. In alto, un Citelis ibrido da 18 metri. Sopra, il Granturismo Magelys Pro

recente tender vinto a Digione per 102 Citybus ibridi; abbiamo cercato e trovato nuovi mercati, penso ad esempio alla gara vinta con la Deutsche Bahn per 175 Crossway, per citare solo alcuni esempi. Questa è l'attitudine innovatrice che prevale nei nostri comportamenti vincenti.

C&S. *Si parla con sempre maggiore insistenza di inquinamento nelle grandi città italiane in cui vi sono stati continui superamenti dei limiti degli inquinanti presenti nell'aria. L'accusa è sempre rivolta agli impianti di riscaldamento e al traffico cittadino. Quali sono le strategie di un costruttore di autobus per fronteggiare questo problema?*

Lahutte. Si tratta naturalmente di un problema globale che si verifica in Francia, in Cina e in ogni altra parte del mondo. Noi siamo da sempre molto attenti all'impatto ambientale dei nostri veicoli, non è un caso che Iveco sia leader nella produzione e commercializzazione di veicoli CNG e sia in grado di proporre trazioni alternative, ibrido seriale, su alcuni dei veicoli destinati al trasporto nelle aree urbane.

C&S. *Ricerca del comfort sia per l'autista sia per i passeggeri, la continua innovazione tecnologica (Hi-eSCR), il rispetto per l'ambiente e il TCO. Quale di questi quattro pilastri è il driver più importante per Iveco Irisbus?*

Lahutte. Offrire soluzioni di mobilità sostenibile è il nostro principale obiettivo. Per quanto riguarda l'aspetto ambientale, la sicurezza e l'ottimizzazione della gestione economica di un veicolo, Iveco Irisbus ha l'ambizione di rappresentare, nel proprio settore, un campione di sostenibilità.

La nostra azienda è parte di un grande gruppo, già oggi leader di sostenibilità nel suo settore.



PER MILANO, PER L'ECOLOGIA

Dalla pulizia delle strade del capoluogo lombardo e di alcuni comuni dell'hinterland alla raccolta e al trattamento dei rifiuti con camion a basso impatto ambientale. La realtà dell'Amsa raccontata da Sonia Cantoni, presidente dell'Azienda Milanese Servizi Ambientali

Raccogliere i rifiuti e mantenere pulite le strade di una metropoli come Milano non è certo un compito facile. Lo dimostrano le cifre, che parlano di un territorio di 182 chilometri quadrati, nel quale si muovono oltre 2 milioni di abitanti fra residenti e pendolari, che producono circa 700 mila tonnellate l'anno di rifiuti, trasportati da una flotta di 1.200 automezzi. Di questa complessa realtà *Camion&Servizi* ha parlato con Sonia Cantoni, Presidente dell'Amsa l'Azienda Milanese Servizi Ambientali.

C&S. Quali sono i compiti di Amsa?

Cantoni. Amsa gestisce a Milano e nell'hinterland il ciclo integrato dei rifiuti, dalla raccolta allo smaltimento finale. Un punto d'eccellenza della nostra azienda sta nel fatto che la raccolta viene effettuata porta a porta, in alternativa alla soluzione con cassonetti stradali. E' un sistema senz'altro più complesso e oneroso per chi lo gestisce, ma più 'user friendly' ed efficace. Un'altra eccellenza è costituita dalla raccolta differenziata per frazioni separate (che ha preso il via all'inizio degli anni '90) che implica, da parte del cittadino, una maggior attenzione al problema. Va tuttavia nella direzione degli orientamenti europei e nazionali di corretta gestione dei rifiuti. Milano ha raggiunto ormai il 38% di differenziato – carta, vetro, metalli, plastica – un tasso inferiore alla soglia del 65% che tutti i comuni avrebbero dovuto raggiungere entro il 2012. Si tratta comunque di una percentuale che pone il capoluogo lombardo in un'ottima posizione rispetto alle altre città italiane di dimensioni analoghe.

C&S. Tra poco estenderete la differenziata anche all'umido domestico....

Cantoni. Sì, è un obiettivo su cui puntiamo per aumentare ulteriormente la quota del differenziato in città. In quest'ottica è pronta una nuova campagna informativa, che prevede l'invio a tutte le famiglie di una guida con informazioni dettagliate sul corretto conferimento di ciascuna tipologia di rifiuto. La raccolta dell'umido domestico è partita il 26 novembre nel primo quarto di città



(la zona sud ovest) e sarà gradualmente estesa a tutta la città entro il 2014. Un'altra iniziativa è stata l'introduzione, lo scorso febbraio, del sacco trasparente per l'indifferenziato, che ha indotto gli utenti a prestare più attenzione al conferimento dei rifiuti e alla loro corretta separazione. Altra eccellenza di Milano è che tutto il resto, cioè quel 62% che finisce nell'indifferenziato, non è inviato in discarica ma al termovalorizzatore Silla 2, un impianto all'avanguardia per la produzione di energia elettrica e calore per il teleriscaldamento.

C&S. Amsa si occupa anche della pulizia delle aree urbane..

Cantoni. Certamente. Laddove è tecnicamente possibile, al posto del sistema tradizionale effettuiamo la pulizia con lo spazzamento globale, che non costringe il cittadino a spostare una volta la setti-

mana l'auto dal luogo abituale di posteggio. Per questo compito utilizziamo un mezzo brevettato che si muove sulla carreggiata mentre l'operatore, munito di lancia a vapore, pulisce il marciapiede e la strada. C'è, anche, lo spazzino di quartiere – siamo arrivati a circa 120 addetti – che oltre alla normale attività di pulizia, si muove sul territorio raggiungendo le zone più sensibili e dialoga con i cittadini. Infine il Cam – Centro Ambientale Mobile, che è una ricicleria mobile movimentata nelle aree più frequentate della città secondo un calendario prefissato.



C&S. *Con compiti così impegnativi è fondamentale disporre di mezzi sempre in ordine. Come siete organizzati?*

Cantoni. Innanzitutto, diciamo che abbiamo una flotta a metano molto consistente (il 30% del totale), che ci pone a un ottimo livello in Europa. Con il Centro di Ricerca UE di Ispra stiamo mettendo a punto un dispositivo, che può essere applicato sui veicoli alimentati a gasolio per diminuire l'inquinamento atmosferico. Per abbattere la rumorosità abbiamo modificato le attrezzature per la raccolta del vetro, ottenendo un discreto decremento delle emissioni sonore. E per razionalizzare il lavoro disponiamo anche di autocompattatori a doppio scomparto per il prelievo contemporaneo di carta e vetro. Per la raccolta dell'umido, che pone problemi di perdita di percolato, la scelta non è stata facile. Ci siamo affidati a mezzi con allestimenti a tenuta stagna. I camion del nostro parco devono ovviamente essere durevoli ed efficienti, anche dal punto di vista delle emissioni sonore e gassose. In futuro ci piacerebbe puntare sull'elettrico, un settore su cui varrebbe la pena lavorare anche in termini di ricerca e innovazione.

C&S. *E per quanto riguarda la manutenzione?*

Cantoni. Oltre alle officine aziendali, per gli interventi manutentivi abbiamo sottoscritto contratti specifici, spesso contestuali all'ag-

Nella pagina a fianco, Sonia Cantoni, presidente dell'Azienda Milanese Servizi Ambientali (Amsa). Sopra, un Iveco Eurocargo attrezzato con lancia ad alta pressione

giudicazione della gara di acquisto dei veicoli. In base a questi accordi, la società che fornisce il servizio deve garantire l'efficienza degli automezzi nel corso degli anni di esercizio pianificati e tempi certi di manutenzione/ riparazione. L'anzianità media dei nostri camion si attesta sui 5,3 anni. Che è un valore decisamente basso, se confrontato con altre realtà e costituisce una delle nostre eccellenze.

C&S. *L'Amsa ha varato iniziative particolari per promuovere il rispetto dell'ambiente?*

Cantoni. Siamo fra i promotori di Green Race, la cui ultima edizione si è svolta lo scorso ottobre. Si tratta una manifestazione sportiva, diventata un must per gli appassionati di eco-running, che si svolge nel Parco delle Cave di Baggio. Era una zona un tempo degradata, che è stata recuperata e restituita ai milanesi grazie anche al contributo di Amsa. Ci piace anche ricordare le "cartoniadi", una gara di sostenibilità ambientale fra le nove zone di Milano per incrementare la raccolta differenziata di carta e cartone, che abbiamo organizzato insieme a Comune di Milano e Comieco lo scorso mese di maggio.

IVECO E MILANO INDUSTRIAL PARTNER DI AMSA PER MILANO PULITA

Amsa, l'Azienda Milanese Servizi Ambientali, società del Gruppo A2A, opera per il comune di Milano da oltre cent'anni, curando la pulizia il territorio, mantenendolo libero dai rifiuti, gestendo il ciclo integrato dei materiali di risulta e offrendo servizi di tutela e cura dell'ambiente urbano (spurgo dei pozzetti, diserbo, derattizzazione e altre attività). Oltre che di Milano, Amsa si occupa anche di sette comuni dell'hinterland servendo complessivamente 2,2 milioni di persone fra residenti e pendolari. La concessionaria di Iveco Milano Industrial fornisce ad Amsa varie tipologie di veicoli: da quelli alimentati a gasolio allestiti con compattatori (fra cui nel periodo 2011-12, 36 Stralis e 8 Daily e altri 19 Daily aggiudicati) ai mezzi con motore a metano (CNG), a basse emissioni e più silenziosi di quelli con propulsori tradizionali. I camion sono coperti da contratti di manutenzione e riparazione – ne sono stati attivati oltre 350 – della durata di sette anni. Negli ultimi tempi, Amsa si è orientata verso veicoli di dimensioni e massa totale a terra più contenute alimentati a gas naturale compresso.

prodotto DAILY DA ALLESTIMENTO CAMPER

IVECO



**Robustezza,
motricità
e comfort
di marcia
sono alcune
delle tante
ragioni
per cui
il Daily è la
piattaforma
ideale per
camper e
motorhome.
Le novità
esposte
alla fiera
di Parma**

Emanuela De Vita

LA BASE GIUSTA PER LA CASA SU RUOTE

Il Daily di Iveco è il veicolo da allestimento per antonomasia. E anche nel comparto dei camper e dei motorhome ribadisce questa fama, facendo valere i suoi plus di prodotto: il telaio a longheroni completamente piano e la trazione posteriore. La struttura in acciaio a longheroni e traverse garantisce un'elevata solidità e costituisce la base ideale sia per i camper di 3,5 tonnellate di massa totale a terra, che per le sovrastrutture di peso superiore. La trazione posteriore offre, poi, innegabili vantaggi in termini di motricità soprattutto per gli allestimenti più impegnativi, in cui il carico è distribuito prevalentemente nella sezione di coda e quando si devono affrontare percorsi in salita su fondi a bassa aderenza. A ciò si

aggiungono i benefici della ruota posteriore gemellata, che migliora la robustezza strutturale e la tenuta di strada del veicolo.

UN'OFFERTA MOLTO AMPIA

L'offerta di prodotto del Daily, come base per i camper, è tra le più ampie del mercato: spazia dalle versioni da 3,5 fino a 7 tonnellate di massa totale (con modelli intermedi di 5,2 e 6,5 tonnellate), con ruota singola (solo per il 3,5 ton) o gemellata, 3 motorizzazioni, 3 cambi meccanici e 1 automatizzato, l'Agile, tutti a 6 rapporti. Per gli utilizzi sui fondi impegnativi esiste anche una versione a trazione integrale, dotata di bloccaggi dei differenziali, marce ridotte e pneumatici specifici di grandi dimensioni. Sui veicoli da 3,5 tonnellate è

previsto un modello specifico con telaio alleggerito e sospensioni anteriori in materiale composito, una soluzione che garantisce grande stabilità strutturale e tara ridotta a vantaggio del carico utile. È anche disponibile, sul 3,5 ton, la variante con motore 2,3 litri da 146 Cv con coppia massima 350 Nm. Questo propulsore di elevate prestazioni permette un risparmio di tara di 50 chili, rispetto ai modelli di punta che montano i motori di 3 litri di cilindrata. In abbinamento c'è un cambio dedicato, dotato tra l'altro, di doppio overdrive, in funzione della riduzione dei consumi.

DUE MOTORI, TRE LIVELLI DI POTENZA

Il Daily per camper è disponibile con due propulsori Euro 5, equipaggiati con filtro antiparticolato (DPF) di serie: 2,3 litri da 146 Cv e 3 litri, con tarature di 170 Cv e 205 Cv. Il primo è dotato di un doppio turbo, mentre la seconda unità monta una turbina a geometria variabile VGT. Il propulsore di punta da 205 Cv ha una coppia massima di 470 Nm. Come optional è disponibile il cambio automatizzato Agile, che può operare sia in modalità totalmente automatica che in sequenziale. L'Agile riconosce la pressione esercitata sul pedale dell'acceleratore, adattando la risposta della

catena cinematica alla richiesta di maggiore potenza da parte del conducente. Gli autoteleai per camper della gamma Daily vengono proposti con passi da 3.750 a 4.750 mm. Sulle versioni da 3,5 tonnellate (quelle di maggiore diffusione in Italia), guidabili con patente B, gli interessi più gettonati per gli allestimenti camper sono il 3.750 e il 3.950 mm. Si arriva, invece, fino a 4.750 mm di interasse sui modelli di 7 tonnellate di massa totale a terra, per sfruttare al massimo la lunghezza carrozzabile.

MUTANO LE TENDENZE, CAMBIANO GLI ALLESTIMENTI

Il Daily ha sempre riscosso molto successo in versione mansardata, con la cella abitativa applicata sopra la cabina di guida. Le nuove tendenze privilegiano anche le versioni integrali, i cosiddetti motorhome, che hanno come punto di partenza uno scudato. Oppure le varianti profilate, prive di imperiale, che viste dall'esterno determinano un effetto visivo di maggiore snellezza e compattezza con conseguente facilità di guida. Gli allestimenti motorhome realizzati su base Daily si posizionano, di solito, nella fascia alta del mercato sia nel nostro paese che nel resto d'Europa, dove il veicolo Italiano è leader incontrastato

**Nella pagina a fianco,
un Iveco Daily scudato.
Sotto, un Daily cabinato**





nel segmento oltre le 5,2 tonnellate di peso complessivo con una quota di oltre il 50%. E in questo range di massa totale a terra, i moduli abitativi sono spesso vere e proprie suite viaggianti, con tutte le comodità di una casa di lusso. Per focalizzarsi maggiormente sul business dei camper Iveco ha recentemente creato, in sinergia con Fiat Professional, un dipartimento centrale, per valorizzare a livello mondiale l'offerta di prodotto dei due marchi.

Per assistere i camperisti su strada, il Client Center di Iveco ha predisposto una serie di servizi aggiuntivi, che integrano i tradizionali interventi sulle 24 ore in caso di malfunzionamento.

Sono compresi nel 'pacchetto' le spese di pernottamento in albergo, l'auto di cortesia, il rientro dei passeggeri o il proseguimento del viaggio, i costi di collegamento in taxi e il recupero del veicolo riparato.

AL SALONE DI PARMA CON SCUDATI E CABINATI ALLEGGERITI

Iveco ha partecipato con i propri veicoli all'ultima edizione del Salone del camper, che si è svolta al polo fieristico di Parma. Lì erano esposti i prodotti della gamma Daily, da sempre apprezzati dal mercato per le caratteristiche di robustezza, ecologia, economia, grande flessibilità di utilizzo e comfort.

Nello stand erano presenti il 35C17 scudato superalleggerito e il 35C17 cabinato superalleggerito. Entrambi adottano sospensioni anteriori a ruote indipendenti con molla a balestra trasversale in materiale composito. Sul secondo asse sono, invece, previste balestre paraboliche monolama in acciaio rinforzato. Sia il cabinato che lo scudato montano un Multijet di 3 litri di cilindrata da 170 Cv con sistema d'iniezione common rail e filtro antiparticolato (DPF) a valle del motore. Ampia l'offerta di soluzioni optional infotelematiche. Che spazia dal sistema Blue&Me, realizzato in partnership con Microsoft, al navigatore Tom Tom Go Live, integrato sulla plancia, che calcola il percorso ottimale in base alle informazioni sul traffico e sulle condizioni della strada ricevute dalla centrale operativa.

SOLUZIONI SU MISURA PER UN ATLETA SPECIALE

Vittorio Podestà, atleta paralimpico nella disciplina dell'handbike, si è presentato alle Paralimpiadi di Londra, dove ha conquistato due terzi posti nella crono sui 16 km e nella gara individuale in linea, con un Iveco Daily allestito a camper dalla Nuova Camper Marostica di Carrè (VI). La struttura abitativa è stata appositamente realizzata per l'atleta, che ne ha curato personalmente il progetto. E' costituita da una cellula monoscocca di fibra di vetro, su meccanica Iveco Daily C35 3.0 TD 170 Cv con cambio robotizzato Agile.

Grazie alla robustezza e alla semplicità del telaio a longheroni del Nuovo Daily, è stato possibile installare una speciale pedana automatica di sollevamento – elemento indispensabile per l'accesso di persone obbligate a muoversi in carrozzina – che scompare sotto il veicolo, senza occupare spazio utile in cabina. Il mezzo è totalmente realizzato 'su misura': dalle aperture esterne al layout dell'arredamento e degli impianti tecnici, per sfruttare al massimo lo spazio della cellula in vetroresina, assicurando una perfetta vivibilità anche in carrozzina. Quattro sono posti letto: due posteriori sopra il garage, dove l'atleta immagazzina le attrezzature da gara, e due sul letto basculante sopra la dinette. Il Daily è, inoltre, dotato dei comandi dell'acceleratore e del freno per la guida manuale, affinché l'atleta possa condurlo personalmente, facilitato e dalla semplicità di funzionamento del cambio robotizzato Agile. Il mezzo è in grado di produrre energia elettrica autonomamente, grazie all'alternatore da 180 Ampere, al pannello fotovoltaico da 120 Watt e a un generatore con cella di combustibile, che utilizza il metanolo come carburante.



NEL SEGNO DEL MAGELYS PRO

Grande affluenza di pubblico allo stand di Iveco all'International Bus Expo di Rimini svoltosi nell'ambito di TTG Incontri, lo storico evento dedicato al turismo organizzato da Rimini Fiere

Simona Richino

L'area espositiva di Iveco di circa 800 mq, situata in posizione strategica in prossimità dell'ingresso est, accoglieva al suo interno i veicoli esposti in una suggestiva coreografia a raggera; particolare interesse fra gli addetti ai lavori e gli appassionati di sport ha suscitato il pullman ufficiale della nazionale di calcio italiana, un Magelys Pro da 47 posti e di 12,8 metri di lunghezza. Internamente il veicolo è equipaggiato con tutti i comfort, tra cui un impianto audio-video di ultima generazione e connettività Wi-Fi. Nei periodi in cui non viene utilizzato dalla squadra, il pullman è esposto al Fiat Industrial Village, a Torino. Per rimanere sempre in argomento calcistico, IBE è stata l'occasione per la consegna ufficiale di un Magelys HDH, veicolo top di gamma di Iveco Irisbus nel comparto del Granturismo, che accompagna la squadra di calcio del Bologna Football Club durante il campionato italiano di serie A. Erano, inoltre, presenti all'IBE un Crossway LE di 12 metri di lunghezza con motore Cursor 8 EEV da 330 CV e cambio Automatico Voith D864.5C e un nuovo Daily Minibus da 19 posti con motore FPT - F1C .17 EEV da 170 CV. Il Crossway LE è disponibile in tre lunghezze: 10,8, 12 e 12,80 metri. La gamma Crossway LE omologata in classe II ha una capacità massima di 53 posti a sedere e 43 in piedi, con la possibilità di ospitare il posto disabili secondo la normativa 2001/85/CE in funzione dell'omologazione. Sono disponibili le motorizzazioni FPT Industrial Cursor 8 Euro 5 e Tector EEV-SCR, con cambio meccanico ZF. L'impianto frenante è dotato di sistema ABS (antibloccaggio ruote) e ASR (antipattinamento ruote) e, su richiesta, EBS (frenatura elettronica con riduzione della distanza di frenata) e ESP (correzione della traiettoria). E' disponibile anche la versione con cambio automatizzato. Il nuovo Daily Minibus combina tutte le tradizionali qualità del New Daily (affidabilità, comfort, guida di impostazione automobilistica) con numerose nuove funzioni tecniche ed ergonomiche, come i vetri panoramici stratificati singoli o doppi e il nuovo design del frontale. Può trasportare fino a 19 passeggeri ed è dotato di un nuovo sistema ESP, retarder elettromagnetico, airbag conducente e struttura conforme alla normativa R66 antiribaltamento, che lo rendono uno dei più sicuri veicoli disponibili sul mercato. I potenti motori disponibili nella versione Diesel con filtro antiparticolato o in quella Natural Power a gas naturale compresso garantiscono una guida economica, sicura e confortevole. Nell'area esterna, ad accogliere il pubblico in visita alla Fiera, stazionava un Magelys Pro 12,80 m con motore Cursor 10 Euro 5 da 450 Cv con cambio automatizzato ZF ASTRonic.



L'AUTOBUS DELLO SQUADRONE CHE FA TREMARE IL MONDO

"La maglia del Bologna, sette giorni su sette..." cantava un famoso cantautore bolognese alcuni anni fa. Immutato negli anni l'affetto con cui i tifosi della squadra emiliana, assieme agli esperti di settore, hanno seguito la cerimonia di consegna del Magelys Pro HDH, che si è svolta sullo stand Iveco, alla presenza dei vertici del mercato Italia di Iveco e dei responsabili della squadra di calcio del Bologna. Trasferite all'insegna del comfort e della tecnologia per i giocatori che viaggeranno su questo veicolo dove, oltre agli allestimenti più comuni degli autobus turistici, come il navigatore satellitare e i servizi igienici, troviamo un impianto per la ricezione dei canali Tv satellitari, una zona con macchina per il caffè espresso e prese di corrente. Alla cerimonia di consegna del Magelys Pro erano presenti Andrea Bucci, Direttore Generale del Mercato Italia Iveco, Pierluigi Lucchini, Direttore Vendite Mercato Italia Iveco, Antonio Scarano, Responsabile Coach Sales Iveco, Daniele Corazza, dirigente del Bologna Football Club, Gino Onofri e Maurizio La Barbera, rispettivamente Presidente e Responsabile divisione Bus della società Cosepuri che gestisce il trasporto.

TRENTINO TRASPORTI

CON GLI ARWAY SE NE VANNO GLI EURO ZERO

Con la consegna di 21 interurbani Arway di Iveco Irisbus si rinnova il parco autobus della società trentina che ha tolto dall'esercizio i mezzi più inquinanti





Buone notizie per l'ambiente in una provincia, quella di Trento, da sempre sensibile alle problematiche ecologiche. Con l'arrivo di 21 interurbani Arway di Iveco Irisbus destinati a Trentino Trasporti, la società che gestisce il trasporto persone su strada e per ferrovia nella provincia autonoma, vanno, infatti, in pensione gli autobus più inquinanti equipaggiati con motori Euro 0. Gli Arway di 10,6 metri di lunghezza sono stati ufficialmente consegnati lo scorso novembre al Presidente di Trentino Trasporti Ezio Facchin, da Pierluigi Lucchini Sales Manager divisione Bus Iveco Italia, da Tiziano Manzon Responsabile Dealer Channel divisione Bus Iveco Italia e Federico Gaiazzi, Amministratore Delegato di Officine Brennero, la concessionaria di Iveco Irisbus che ha curato la fornitura. I nuovi interurbani, dotati di una porta centrale a semplice battente oltre a quella anteriore, sono equipaggiati con motori FPT Industrial Cursor 8 EEV da 380 Cv. L'omologazione EEV è ancora più restrittiva, in termini di emissioni inquinanti, della normativa Euro 5 attualmente in vigore nell'Unione Europea. La catena cinematica degli Arway, che possono trasportare 47 passeggeri (oltre al conducente), è completata da cambio automatico ZF 6HP a sei rapporti e dal ponte a semplice riduzione U167E. Oltre che nella taglia di 10,6 metri, gli Arway sono disponibili anche nelle versioni da 12 e 12,8 metri di lunghezza. Con l'entrata in esercizio dei nuovi interurbani ultraecologici si riduce ulteriormente anche la percentuale di autobus Euro 1 in dotazione a Trentino Trasporti e, parimenti, sale la consistenza degli Euro 5, che arrivano adesso al 21 per cento del totale. Trentino Trasporti può contare su un parco complessivo di 465 interurbani, cui si aggiungono 245 urbani e 20 unità da noleggio. L'età media della flotta è di poco superio-

re agli otto anni e mezzo, valore che rappresenta la media ponderale fra l'anzianità di servizio degli interurbani (9,2 anni) e quella degli urbani (6,93 anni). Nel 2011 Trentino Trasporti ha movimentato oltre 17,8 milioni di passeggeri, con un incremento del 12 per cento rispetto al 2005, quando venne raggiunta la cifra di quasi 16 milioni.

CONSUMI E SILENZIOSITÀ HANNO FATTO 'PUNTEGGIO'

Sotto il profilo tecnico, due sono gli elementi che hanno fornito il maggior contributo al successo degli Arway nell'aggiudicazione della gara per la fornitura degli interurbani: i bassi consumi dell'FPT Cursor 8 e la contenuta rumorosità interna ed esterna, tutti valori certificati da un ente indipendente (il TÜV) nel corso di una serie di prove standardizzate richieste proprio da Trentino Trasporti, che lo scorso anno ha ricevuto anche un altro lotto di 15 Arway di 10,6 metri, sempre consegnati da Officine Brennero. L'attuale fornitura prevede un'estensione fino al terzo anno (dalla data di immatricolazione) della garanzia di base fornita dal costruttore. Officine Brennero, nata a Ravina di Trento nel 1962, è diventata di proprietà Iveco nel 1988. Nel 2001, l'acquisizione di due importanti concessionarie veronesi, ne ha rafforzato il ruolo e la copertura territoriale su un'area di importanza strategica per il trasporto su gomma. Obiettivo di Officine Brennero è la soddisfazione del cliente, attraverso la proposta di una gamma completa di veicoli commerciali e industriali, oltre all'intera offerta di bus di Iveco Irisbus. A ciò si aggiungono i servizi, che spaziano dalla vendita del nuovo alla commercializzazione dell'usato, fino al noleggio e all'assistenza, inclusa la gestione dei ricambi, per l'intera vita utile dei veicoli. La concessionaria propone anche soluzioni mirate per i camper, gli autobus e i veicoli a trazione alternativa, come quelli alimentati a gas naturale compresso.

Nella pagina a fianco, la cerimonia della consegna degli Arway alla Trentino Trasporti. Sopra, alcuni interurbani sul piazzale delle Officine Brennero di Trento



PER IL VETRO CI VUOLE IL SUPERLIGHT

Come la Lannutti di Cuneo, leader di mercato nel trasporto del vetro in tutta Europa, utilizza i trattori alleggeriti Iveco Stralis per massimizzare il carico e abbattere i costi di gestione dei veicoli

Debutta in questo numero di Camion&Servizi la rubrica 'Iveco in action', che racconta ai lettori come le aziende italiane utilizzano i camion di Iveco nella realtà di tutti i giorni, trovando le soluzioni di trasporto più adatte alle singole esigenze operative. La prima puntata riguarda la Lannutti di Cuneo, un colosso del trasporto su strada, dell'intermodale e della logistica integrata, con oltre 1.000 dipendenti e un parco mezzi di 750 trattori, 1.500 semirimorchi fra centinati e inloaders (circa 550) privi di telaio per il tra-

sporto del vetro. Che questo sia il core business della società cuneese lo dicono le cifre. La movimentazione del vetro destinato all'edilizia e al settore automotive rappresenta, infatti, il 40% delle attività del gruppo nell'Unione Europea e il 70% di quelle nel campo della logistica. I maggiori problemi per movimentazione su strada li pone il cosiddetto vetro float, che si presenta sotto forma di lastre di 6 metri di lunghezza e di oltre 3,20 di altezza. Otto 'pacchi' indivisibili di queste lastre fanno il carico di un autoarticolato di 40 tonnellate, la combinazione più diffusa sulle strade d'Europa.

LA MISSION: DIMINUIRE LA TARA PER TRASPORTARE DI PIU', RIDUCENDO I COSTI

Negli ultimi anni, l'esigenza di ridurre i costi operativi dei veicoli, diventata sempre più pressante anche a causa del rallentamento economico nella Ue, ha indotto la Lannutti a cercare soluzioni tecniche innovative per diminuire la tara dei propri autoarticolati, aumentando così la portata utile. Compito non facile, a causa della modularità degli imballaggi del vetro, che lascia solo un'opzione: aggiungere un altro 'pacchetto' di lastre agli 8 del carico standard, abbattendo però di circa

2.800 kg il peso proprio della combinazione. Un contributo al raggiungimento del target l'ha fornito la cura dimagrante cui sono stati sottoposti i semirimorchi. Tuttavia, il fattore determinante per il successo del progetto è stata la versione Superlight dell'Iveco Stralis, studiata da Iveco in base alle specifiche esigenze della Lannutti. 'Abbiamo portato avanti con Iveco - spiega Valter Lannutti, Amministratore Delegato della società - lo studio di un trattore alleggerito, dandoci tempistiche ben definite. Ne è scaturito lo Stralis AS440S45 Superlight, con serbatoio da 400 litri di gasolio e 50 litri di AdBlue, privo di gomma di scorta, con ralla alleggerita in alluminio, che ha una tara in ordine di marcia attorno ai 6.600 chili. Il risultato? Nove 'pacchi' di lastre al posto di otto per le combinazioni da 40 tonnellate e 10 unità anziché 9, nei paesi in cui il peso massimo ammesso dell'autoar-



**Per portare
un "pacchetto" in più
bisogna togliere
2.800 chili
di tara**

ticolato è di 44 tonnellate'. La capacità di reazione di Iveco nello sviluppare soluzioni su misura per la Lannutti è stato uno dei fattori chiave per il successo commerciale del costruttore italiano. "Il Superlight - spiega Enzo Garelli, Presidente della concessionaria Iveco Garelli Veicoli Industriali di Mondovì (Cuneo) - sono stati pensati e realizzati in funzione delle specifiche esigenze di trasporto della Lannutti. Che quest'anno ne ha acquistate 75 unità, tutte dotate di cambio automatizzato Eurotronic'. Gli Stralis della Lannutti, che godono una garanzia estesa di trentasei mesi sugli organi della catena cinematica, accumulano una percorrenza media annua attorno ai 110 mila chilometri. Per le operazioni di manutenzione la flotta della società cuneese si appoggia a un'officina interna e al centro assistenziale Iveco Eurocamion di Cuneo della Garelli.

IVECO CON BRE BANCA LANNUTTI VOLLEY PER LA STAGIONE 2012-2013

Iveco sostiene, anche per la stagione 2012-2013, la società Piemonte Volley e la sua squadra, Bre Banca Lannutti Cuneo, che partecipa al campionato di serie A di pallavolo italiano. Il logo Iveco sarà presente sulla cartellonistica di fondo campo, sui led luminosi di tutte le partite giocate in casa e sulla divisa di gioco della squadra piemontese. L'accordo con la Piemonte Volley rappresenta per Iveco un'ulteriore occasione per ribadire il proprio sostegno al mondo delle competizioni sportive e i propri principi di lealtà, impegno, determinazione e spirito di squadra.





ACCESSORI SUPER PER UN SUPERCAMION

**Comfort,
stile,
tecnologia
e sicurezza:
tanti optional
per rendere
ancora
più attraente
e piacevole
da guidare
il nuovo
Stralis Hi-Way**



Un camion speciale, come il nuovo Stralis Hi-Way, merita un'attenzione particolare. Anche negli optional. E' quanto ha fatto Iveco, che ha messo a punto una gamma di accessori studiati proprio per il pesante stradale top di gamma, insignito all'ultima edizione del Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA) del titolo di Truck of the Year 2013. I nuovi optional, che nascono dalla stretta collaborazione fra i responsabili di Parts&Service, quelli Heavy Range e il Centro Stile Fiat, sono improntati agli stessi concetti e allo stesso format utilizzati per la comunicazione delle caratteristiche salienti del nuovo modello. Quattro sono le principali aree interessate dalla gamma di accessori studiata per dell'Hi-

Way, che si affianca agli opzionali già esistenti: il comfort (Hi-Comfort), l'estetica (Hi-Style), l'alta tecnologia (Hi-Tech) e la sicurezza (Hi-Safety). Per l'estetica e il comfort è stata sviluppata una serie di articoli che comprende, fra l'altro, copribulloni colorati o cromati e coprimozzi con il logo Iveco in differenti tinte. A ciò si aggiungono i gusci di rivestimento degli specchi retrovisori, disponibili in arancione, bianco, rosso, grigio, nero, blu, fluorescenti o con la superficie cromata. Per non parlare dei profili, anch'essi cromati, per decorare ed evidenziare le nuove forme della calandra frontale o delle maniglie in acciaio per le portiere. Si tratta però solo di un primo step poiché, in futuro, verranno offerte ulteriori possibilità di personalizzazione in sintonia con la colorazione della cabina di guida. Le deco stripes dell'abitacolo, resi-

stenti all'acqua e all'azione dei raggi ultravioletti del sole, sono attualmente offerte in sei colorazioni. Le stesse personalizzazioni degli esterni si ritrovano all'interno, dove sono previste pellicole in carbonio sagomate e fustellate per il rivestimento della plancia.

COLORI COORDINATI PER GLI ESTERNI E GLI INTERNI

Coordinati, poiché gli stilisti hanno lavorato sull'intero ambiente e non sul singolo particolare, sono anche gli altri optional dell'abitacolo: dai coprisedili al coprimaterasso, fino alle tendine e ai tappetini. Vasta la scelta dei materiali. Che spazia dall'Alcantara, previsto nel pacchetto Luxury, alla microfibra traspirante, per chi desidera un look più sportivo e dinamico. Per stivare gli effetti personali del conducente è disponibile la sacca Hi-portable che, oltre a essere stilosa, è stata studiata per adattarsi perfettamente alle dimensioni del vano portaoggetti situato sopra il posto di guida. Fra gli optional per il confort del conducente figura anche la macchinetta per il caffè della Lavazza. Un gioiello di alta tecnologia, poco ingombrante – ha un diametro di 8 centimetri – che ha bisogno soltanto di un rifornimento d'acqua dopo ogni tazza per preparare una bevanda in meno di due minuti. Gli optional del comparto Hi-Tech comprendono fra l'altro un kit di illuminazione interna e tutti i dispositivi di infotracimento. Il kit, basato su un set di luci da applicare ai pannelli delle portiere, ai ripostigli laterali e agli scomparti del padiglione sopra il parabrezza, permette di personalizzare la luminosità e la tonalità dell'abitacolo – fattori che influenzano il benessere, la concentrazione e l'umore di chi vi lavora – in funzione delle singole esigenze. Le apparecchiature Hi-Tech di infotracimento combinano innovazione e facilità d'uso. A partire dall'impianto Blaupunkt, che comprende uno schermo televisivo, un decoder e un lettore di Dvd. La fedeltà dell'audio è assicurata da 6 altoparlanti da 520 Watt, da amplificatori da 700 Watt e da un subwoofer da 400 Watt. Infine, gli optional Hi-Safety. Includono le trombe supplementari sopracabina, un dispositivo per scongiurare i furti di gasolio dal serbatoio e speciali catene da neve a ragno, efficaci e di rapido montaggio. Ma l'elenco degli oggetti di desiderio per chi è alla guida di uno Stralis non si esaurisce qui. Per il prossimo anno, infatti, è previsto l'ampliamento dell'offerta con tante novità: dalle telecamere ai sensori di parcheggio, ai rivelatori di fumo fino ai dispositivi anti-intrusione e a quelli per la sicurezza del semirimorchio. Insomma, il meglio deve ancora arrivare.

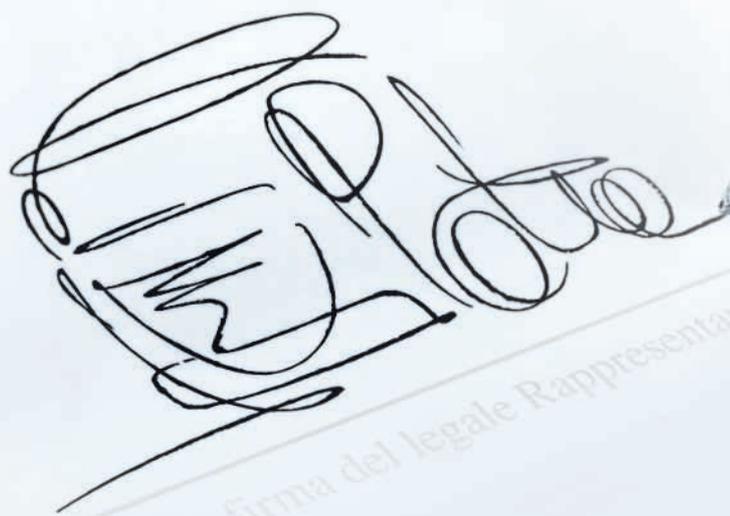


Nella pagina a fianco, i rivestimenti in Alcantara. In alto, i coprimozzi e i copribulloni. Sopra, la sacca Hi-portable, delle stesse dimensioni del vano portaoggetti. A fianco, i gusci di rivestimento degli specchi retrovisori



SOLUZIONI SU MISURA PER OGNI ESIGENZA

Leasing con canoni leggeri, rate mensili all inclusive, cessione dei crediti pubblici: i tanti piani di Iveco Capital per promuovere gli investimenti in nuovi veicoli



In un momento difficile per l'economia italiana e per il trasporto su gomma, come quello attuale, finanziare un nuovo veicolo o sottoscrivere un contratto di leasing possono rivelarsi un problema. Per superarlo Iveco Capital, società captive che supporta le vendite del gruppo Iveco, elabora le soluzioni finanziarie più adatte al singolo cliente. Nell'attuale contesto economico, infatti, Iveco Capital, basandosi sull'esperienza accumulata nei settori dei veicoli commerciali, industriali e degli autobus, offre prodotti di elevata specializzazione. Grazie alla costante presenza sul territorio e un approccio sinergico con la struttura industriale nei confronti dell'acquirente, la finanziaria di Iveco propone strutture idonee a soddisfare le richieste delle imprese. L'analisi della situazione del cliente, lo studio della destinazione d'uso dei veicoli e la valutazione delle esigenze complessive dell'azienda, integrati da una costante consulenza finanziaria, permettono di offrire pro-

dotti customizzati, studiati in funzione della singola realtà. È così che nascono le più recenti soluzioni di Iveco Capital, che vanno ad ampliare la già vasta offerta di servizi finanziari.

Le società attive nel settore del trasporto pubblico possono usufruire di strutture di leasing studiate per permettere la gestione dei contributi statali e le loro varie forme di erogazione, con soluzioni che possono coprire la quota non contribuita.

Sempre in un'ottica di supporto alle aziende italiane che lavorano con gli enti pubblici, è nato il progetto di cessione dei crediti integrato, successivamente, con la possibilità di cedere i crediti Iva. La cessione di credito viene utilizzata quale anticipazione valida per l'acquisto di veicoli industriali e commerciali Iveco o per la stipula di contratti di leasing per un importo pari all'ammontare del credito ceduto. I crediti Iva, così come i titoli di Stato, possono essere utilizzati a garanzia dell'acquisto o dei contratti di locazione finanziaria di veicoli commerciali,



MAI SOLI SULLA STRADA



Come interviene il Customer Center di Iveco di Torino in caso di guasto o di malfunzionamento di un veicolo. I servizi aggiuntivi per le riparazioni programmate a domicilio e per i camperisti

Il 'service', si sa, fidelizza il cliente. Riparare velocemente un guasto facendo ripartire un camion nel minor tempo possibile significa, infatti, soddisfare il proprietario e porre le premesse per un futuro acquisto di un nuovo veicolo. Di questo è ben consapevole Iveco, che ha creato una struttura dedicata – il Customer Center di Torino – sin dal 1999. L'Assistenza Non Stop (ANS) si occupa di fornire assistenza a tutti i veicoli della gamma Iveco, Irisbus e dei servizi addizionali per i proprietari dei camper allestiti su telaio Iveco. La struttura è attiva 24 ore su 24, tutti i giorni dell'anno.

L'organizzazione funziona su molteplici livelli. Il Customer Center di Torino è responsabile della gestione di tutte le richieste di soccorso e del coordinamento degli interventi. In questi compiti si avvale del supporto diretto di team di secondo livello dislocati nei vari Mercati, che vengono attivati nella gestione delle casistiche più complesse.

BASTA UNA TELEFONATA

Per attivare Assistance Non Stop è sufficiente una telefonata al numero verde universale, gratuito per tutti i clienti che hanno un veicolo fermo nei paesi europei gestiti dal Customer Center. Ad oggi il servizio ANS viene garantito in 10 lingue che consentono di offrire assistenza diretta in tutti i paesi Western Europe e in 3 paesi dell'Est (Rep. Ceca, Slovacchia e Polonia). Per tutti gli altri paesi europei fino alla Russia, Scandinavia e Turchia, il Customer Center collabora con provider locali.

Al momento della chiamata il cliente o l'autista del mezzo fermo deve fornire alcune informazioni di base quali il numero di targa o di telaio del veicolo in panne, la località dove si è verificato il guasto e la natura dello stesso. Occorrono circa 12 minuti per allertare l'officina più vicina che, a sua volta, invia il furgone dell'assistenza su strada. In quasi l'80% dei casi il veicolo di soccorso giunge sul luogo del guasto in meno di 70 minuti. I tecnici a bordo sono spesso in grado (78% dei casi) di risolvere l'anomalia in loco. Se ciò non è possibile, il Customer Center coordina il traino alla più vicina officina seguendo tutte le fasi della riparazione ed aggiornando costantemente il cliente.

Per velocizzare il tempo di fermo veicolo, il Customer Center si occupa, se necessario, di interfacciarsi con gli enti Iveco responsabili del reperimento e spedizione dei ricambi.

Nel caso in cui l'intervento non sia in garanzia oppure coperto da contratto di manutenzione, il Customer Center si occupa di reperire una garanzia di pagamento presso il Dealer di riferimento del cliente oppure mediante carta di credito o carta carburante.

Se il veicolo fermo è equipaggiato con un allestimento camper e deve essere trainato alla più vicina officina Iveco per la riparazione, vengono

messi a disposizione del cliente anche un'ampia gamma di servizi opzionali quali il rimpatrio dei passeggeri, il completamento del viaggio fino alla destinazione finale, il reperimento di un albergo, l'organizzazione del viaggio del conducente per il ritiro del veicolo riparato, la messa a disposizione di un'auto di cortesia e la copertura delle spese del taxi per raggiungere la stazione ferroviaria o l'albergo più vicini.

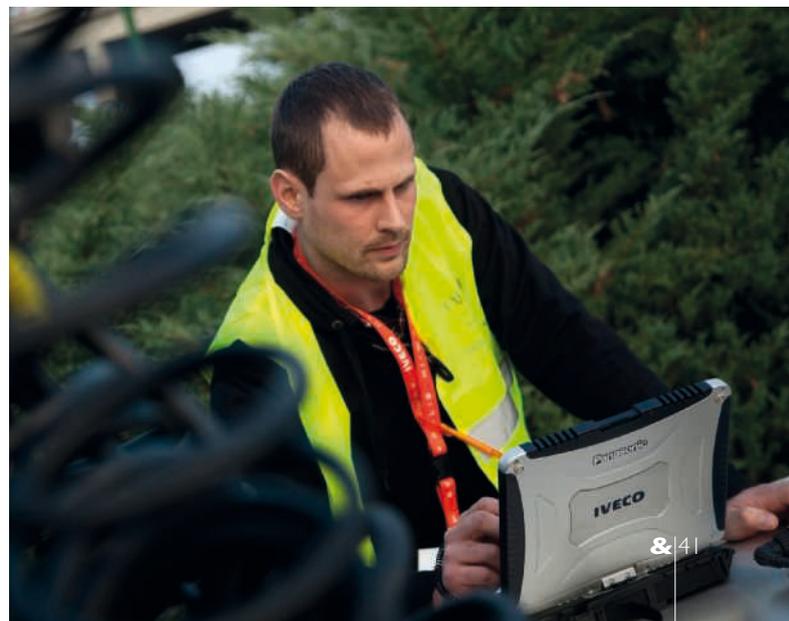
Per svolgere tutti questi compiti il Customer Center di Iveco ha a disposizione strumenti informatici avanzati, che permettono l'identificazione automatica del veicolo e del proprietario e la scelta dell'officina Iveco più prossima al luogo del guasto. Anche l'aggiornamento dei clienti sull'avanzamento dell'intervento viene fatto, oltre che mediante chiamata telefonica, utilizzando sms ed email.

Particolare cura viene riservata nella selezione del personale che gestisce le operazioni di soccorso. Viene richiesta la conoscenza di tre lingue a livello madrelingua, una mentalità

problem-solving e una conoscenza approfondita delle specificità di ogni paese. Ogni addetto al Customer Center riceve uno specifico training tecnico e di prodotto, oltre che sulle procedure d'intervento.

Accanto all'attuale servizio di assistenza urgente sono stati sviluppati altri servizi che tengano conto delle sempre nuove esigenze dei clienti. Tra questi Iveco Store Assist mediante il quale si pianifica un intervento di assistenza non urgente presso la sede del cliente e il Vehicle Delivery Service che permette di riconsegnare al domicilio del cliente il mezzo riparato dopo un intervento ANS.

Parallelamente all'attività di ANS, il Customer Center si occupa di gestire l'attività di Contact Us per le richieste e lamentele che arrivano da tutto il mondo dal sito web Iveco ed il Lead Management per la qualificazione di potenziali clienti interessati all'acquisto di veicoli nuovi e usati. Un team dedicato si occupa infine di svolgere attività di survey e telemarketing per altri enti Iveco che possono così usufruire del know-how di prodotto e delle competenze linguistiche degli operatori del Customer Center.





MOLTE LE NOVITÀ DAI TRE CONTINENTI

Riconoscimenti in Brasile e in Cina per i mezzi di Iveco premiati per le prestazioni e il contenuto tecnologico. In Sud Africa joint-venture con il gruppo Larimar per commerciali, camion e bus

Inizia in questo numero di *Camion&Servizi* la nuova rubrica 'Iveco nel mondo', che raccoglie e presenta ai lettori le informazioni sulla 'galassia' Iveco provenienti da diversi paesi e continenti. Si parlerà del lancio di nuovi prodotti, di joint-venture, di reti di vendita, di veicoli a trazione alternativa e di riconoscimenti assegnati ai prodotti della casa italiana. Il tutto in un'ottica diversa da quella europea poiché differenti sono le realtà e i mercati da cui queste notizie provengono. La prima puntata di *Iveco nel mondo* tocca tre argomenti: le novità esposte al Motor Show di Guangzhou in Cina, la joint-venture in Sud Africa con il gruppo Larimar per la produzione locale di camion e autobus e i successi ottenuti sul mercato brasiliano.

CINA: AL GUANGZHOU MOTOR SHOW DEBUTTA STRALIS HI-WAY E IL NAVECO CHAOYUE È TRUCK OF THE YEAR CHINA 2013

A Guangzhou, nel corso del Guangzhou Motor Show, è stato assegnato il titolo Truck of the Year China 2013 al Naveco Chaoyue, il veicolo leggero prodotto della joint venture cinese tra Iveco e Nanjing Automotive Corporation. Il riconoscimento, organizzato da China Automotive News, una delle più importanti riviste specializzate cinesi, è stato assegnato da una giuria composta da specialisti del mondo automotive e del settore logistico, docenti universitari e ricercatori. Sul veicolo premiato sono stati condotti una serie di test, effettuati dai ricercatori del China Automotive

Engineering Research Institute, per valutarne tecnologia, ergonomia, estetica e maneggevolezza. Grazie al motore F1C di FPT Industrial e ad altre innovative tecnologie, il Naveco Chaoyue ha dimostrato eccellenti prestazioni in termini di potenza, sistema frenante, accelerazione, velocità e ridotta rumorosità, rispetto ai diretti concorrenti. Il Motor Show di Guangzhou, una delle più importanti manifestazioni automotive del paese asiatico, è stata anche l'occasione per la presentazione ufficiale del brand Iveco, attraverso i propri prodotti. A partire dal nuovissimo Stralis Hi-Way, premiato all'ultima edizione del Salone del veicolo industriale di Hannover con il titolo di Truck of the Year 2013 per il suo contributo al miglioramento dell'efficienza del trasporto su gomma. Accanto all'Hi-Way, erano presenti il Trakker per le missioni strada-fuoristrada e l'Eurocargo 4x4, quest'ultimo in configurazione customizzata per le realtà operative del mercato cinese. La partecipazione di Iveco è stata gestita interamente da Iveco China, che si occupa di favorire l'inserimento dei prodotti Iveco sul mercato cinese, oltre a coordinare l'esportazione all'estero dei veicoli prodotti dalle due joint-venture cinesi di Iveco con Nanjing (Naveco) e SAIC-IVECO Hongyan.

SUD AFRICA: JOINT-VENTURE IVECO-LARIMAR PER VEICOLI COMMERCIALI, MEZZI INDUSTRIALI E AUTOBUS

Iveco e Larimar Group, azienda sudafricana leader nel settore del trasporto collettivo e dell'allestimento di autobus, hanno siglato un accordo per la creazione di una joint venture per la produzione di veicoli commerciali e autobus in Sudafrica. L'accordo rientra in una più ampia strategia di produzione globale di Iveco che, contemporaneamente, prevede di adattare i propri prodotti alle esigenze del mercato locale. La nuova società (Newco) che scaturirà dalla joint-venture, di cui Iveco avrà il 60% delle quote, costruirà veicoli in uno stabilimento alla periferia Pretoria. La capacità produttiva annua sarà di 7.000 veicoli commerciali e 1.000 autobus. In totale, vi lavoreranno circa 1.000 dipendenti. La Newco assemblerà veicoli commerciali leggeri, medi e pesanti e autobus urbani sia con motore anteriore, che a pavimento piatto. La produzione avrà inizio nella seconda metà del 2013 con i modelli della gamma Eurocargo.

BRASILE: MOSTRA DI ALTERNATIVI AL CONGRESSO SAE E PREMIO PER IL TECTOR ATTACK

Al congresso sulla mobilità sostenibile, organizzato a San Paolo dalla Society of Automotive Engineers (SAE), Iveco ha esposto una selezione dei propri veicoli a trazione alternativa. Fra questi, il Daily 35S14G e il medio Tector 170E20G AT,



entrambi con motori alimentati a gas naturale compresso. Il 170E20G, equipaggiato con un cambio automatico Allison, viene utilizzato per la raccolta dei rifiuti solidi urbani in diverse città Brasiliane. Nel paese sudamericano Iveco si è aggiudicata, per la settima volta dal 2007, l'AutoData Award, importante riconoscimento assegnato nel settore automotive dal gruppo editoriale delle riviste specializzate AutoData, Transpodata e AutoData Agency. L'Iveco Tector Attack è stato premiato come Best Truck nella categoria dei veicoli medi per qualità e tecnologia. Disponibile nelle versioni 4x2 e 4x4, il veicolo è in grado di garantire forza, durabilità e un costo totale di esercizio ridotto, caratteristiche che lo rendono una delle soluzioni di mobilità più gettonate da mercato nel segmento dei medi.

Nella pagina a fianco, la presentazione dello Stralis Hi-Way al Motor Show di Guangzhou in Cina. In alto, un Eurocargo a metano, presentato al congresso SAE di San Paolo del Brasile. Sopra, il Naveco Chaoyue eletto Truck of the Year China 2013

NICOLI TRASPORTI SPEDIZIONI

IL PRIMO HI-WAY NON SI SCORDA MAI



L'azienda bergamasca è la prima in Italia a ricevere due Ecostralis Hi-Way AS440S46 con Intarder e sistema telematico Iveconnect

La prima consegna in Italia di due Stralis Hi-Way, dopo il lancio ufficiale del nuovo veicolo lo scorso luglio al Fiat Industrial Village di Torino, è un evento un po' speciale. Che ha avuto come protagonista la Nicoli Trasporti Spedizioni di Albino (Bergamo), un'azienda con un parco mezzi di un centinaio di camion e 270 semirimorchi attiva nella movimentazione

di prodotti siderurgici (soprattutto coil di lamiera), di pannelli coibentati, di prefabbricati, di macchine operatrici e di manufatti di peso e dimensioni eccezionali. La flotta della Nicoli, che si muove prevalentemente sulle tratte nazionali, comprende sia trattori che cabinati a tre o a quattro assi, con percorrenze medie annue attorno ai 110 mila chilometri. La consegna dei due Ecostralis Hi-Way AS440S46 EEV è stata effettuata dalla concessionaria Iveco di

riferimento, l'Auto Industriale Bergamasca di Dalmine (Bergamo), che opera dal 1969 nella vendita e nell'assistenza dei veicoli industriali, prima con il marchio Fiat poi con quelli Iveco e Fiat Professional.

PIÙ EFFICIENZA E MENO COSTI DI GESTIONE

Cos'ha spinto la Nicoli a ordinare i due Stralis Hi-Way, subito dopo il lancio della nuova gamma sul mercato italiano? 'E' il naturale proseguimento – spiega Matteo Magoni, responsabile del controllo di gestione dell'azienda bergamasca – di una scelta di campo, quella di preferire il prodotto Iveco, effettuata alcuni anni fa. Dai nuovi Ecostralis Hi-Way ci aspettiamo un ulteriore miglioramento dell'efficienza, una riduzione dei consumi e, quindi, un abbattimento dei costi totali d'esercizio (TCO – Total Cost of Ownership). Il tutto, in linea con il favorevole rapporto qualità-prezzo che ha sempre contraddistinto i camion del costruttore italiano. Un concetto supportato dai risultati del nostro sistema di controllo dei costi operativi, che ci permette di monitorare e di comparare le performance dei veicoli'. La scelta degli Stralis Hi-Way è legata anche al rapporto di collaborazione cementato negli anni con la concessionaria Iveco di riferimento, l'Auto Industriale Bergamasca. 'Lavoriamo con l'Auto Industriale da oltre un decennio e, in questo lasso di tempo, ciò che ha fatto la differenza – conclu-

de Matteo Magoni – è il livello di servizio offerto dal concessionario. È stato ed è un elemento fondamentale per garantire la piena efficienza dei camion della nostra flotta'. L'importanza del service per l'azienda bergamasca e per i suoi orientamenti d'acquisto è sottolineata anche Paolo Zanardi, Amministratore delegato dell'Auto Industriale: 'Alla Nicoli interessano soprattutto il contenimento dei costi d'esercizio, l'assistenza e la disponibilità dei ricambi per evitare i fermi macchina. I responsabili dell'azienda bergamasca – conclude Zanardi – in base ai positivi risultati ottenuti con la precedente serie Stralis, hanno ordinato due nuovi Hi-Way con il rallentatore integrato al cambio e il sistema telematico Iveconnect'. La storia Nicoli inizia nel 1972, quando l'attuale presidente Pasqualino Nicoli, apre un'azienda di autotrasporto diventando, in breve, tempo un punto di riferimento nella movimentazione dei cereali. Negli anni '90, la società bergamasca ingloba alcune aziende presenti nel settore siderurgico che, da allora, diventa uno dei principali comparti di business. L'espansione della Nicoli prosegue nel 2000 con l'assorbimento di un'altra società di trasporto, la Daminelli. Infine, nel 2009, l'azienda bergamasca sottoscrive un accordo per la movimentazione, la spedizione e la gestione della logistica dei pannelli coibentati a uso civile e industriale di uno dei principali produttori italiani.

Nella pagina a fianco, Roberto Nicoli (a destra), titolare dell'azienda di trasporto, riceve le chiavi dello Stralis Hi-Way da Paolo Zanardi, Amministratore delegato dell'Auto Industriale Bergamasca. Sotto, la sede della concessionaria



MI.CAR TRASPORTI E TRUCK IT

DAGLI ELICOTTERI AI SURGELATI

I camion di Iveco sono adatti a qualunque mission. Lo dimostrano gli Eurocargo e gli Stralis per il trasporto di componenti aeronautici consegnati alla Mi.Car e i Daily con cella frigo acquistati dalla Truck It



mezzi di Iveco trovano impiego in tutti i settori merceologici. Da quelli più tradizionali, come il trasporto di prodotti alimentari o di semilavorati in regime di temperatura controllata, ai comparti hi-tech, come quello aeronautico. Lo dimostrano le recenti consegne effettuate dalla concessionaria Iveco Ceriani Group di Nerviano (Milano) a due aziende di trasporto del varesotto: la Mi.Car di Fagnano Olona (Varese) e la Truck It di Somma Lombardo (Varese). La prima, che ha ricevuto tre trattori Ecostralis AS440S46 e due Eurocargo – un 120E25P e un 75E18P – è specializzata nella movimentazione di componenti per aerei ed elicotteri in Italia e in Europa. Il raggio d'azione della Mi.Car, che ha una flotta di una quarantina di veicoli, si estende all'Inghilterra, Francia, Germania, Polonia e Finlandia. La sede dell'azienda, situata nelle immediate vicinanze di uno dei principali 'poli' aeronautici italiani, consente di stoccare e di smistare rapidamente su tutto il territorio nazionale i componenti hi-tech provenienti dall'estero. 'Ci muoviamo in tutta Europa – spiega Antonio Miceli, Responsabile operativo della Mi.Car – con veicoli allestiti per carichi voluminosi, che accumulano percorrenze elevate. In quest'ottica abbiamo acquistato dei trattori Ecostralis gommati in /70, adatti per l'abbinamento con semirimorchi maxivolume. La scelta dei camion di Iveco non è stata casuale. Costituisce, infatti, la naturale prosecuzione di un rapporto di fiducia con la concessionaria di riferimento, la Ceriani Group, consolidato nell'arco di oltre 15 anni'. Più tradizionale, ma non meno impegnativo per i veicoli e gli allestimenti, è il settore d'attività della Truck It. Che si occupa del trasporto in regime di temperatura controllata delle materie prime e dei semilavorati destinati alle pasticcerie, panetterie e gelaterie. La società di Somma Lombardo, che opera quotidianamente in sette regioni del nord e del centro Italia – Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana – ha ricevuto recentemente quattro Daily 35C12 e 11 Daily 70C17, tutti allestiti con furgonature isoterme bi-temperatura dotate di paratia interna di separazione. 'Compriamo i Daily – spiega Andrea Monfredi, titolare della Truck It – perché sono gli unici sul mercato a essere fatti così: con un telaio a longheroni e traverse d'impostazione camionistica e gomme gemellate posteriori, la soluzione ideale per l'abbinamento con le celle frigorifere'. Le consegne dei veicoli alla Mi.Car e alla Truck It sono avvenute nell'ambito di un



evento speciale organizzato dalla Ceriani per consolidare il rapporto con i clienti storici della concessionaria e per presentare le novità di prodotto Iveco ai potenziali acquirenti. La manifestazione, svoltasi presso la sede della Ceriani di Bodio Lomnago (Varese), ha visto la presenza di Enzo Gioachin, Iveco Vice President Sales & Marketing, di Andrea Bucci, General Manager di Iveco per il mercato Italia, di Biagio Petrarolo, Amministratore delegato della Ceriani Group e di Walter Ceriani, Presidente del Gruppo Ceriani. Le origini del gruppo Ceriani risalgono a circa 90 anni fa (per la precisione al 1923), quando Santino Ceriani decise di dedicarsi, oltre che alla costruzione di biciclette commercializzate con il marchio Excelsior, anche alla vendita e alla riparazione di veicoli Fiat. Nacque così la prima concessionaria di automobili a Parabiago, che è tutt'oggi la sede storica del Gruppo Ceriani. Attualmente la Ceriani Group, società dedicata al settore dei veicoli industriali di Iveco e delle macchine movimento terra di New Holland Construction, può contare sulle strutture operative di Nerviano (Milano), Bodio Lomnago (Varese) e Busto Arsizio (Varese).

Nella pagina a fianco, il titolare della Truck It, Andrea Monfredi (secondo da sinistra) riceve le chiavi del Daily da Enzo Gioachin, Iveco Vice President Sales & Marketing. Sopra, la consegna degli Ecostralis ad Antonio Miceli (terzo da sinistra), socio della Mi.Car.



PRONTI ALLA SFIDA IN SUDAMERICA

Ultimi test in Olanda per l'Iveco Powerstar e i nuovi Trakker 4x4 del team Iveco-De Rooy-Petronas che difenderà a gennaio il titolo conquistato quest'anno nel rally più difficile al mondo. Le strategie della squadra e i miglioramenti tecnici dei veicoli

Giorgio Garrone



A

Il riparo da occhi indiscreti, sul proving ground di una base militare dell'esercito olandese nei pressi di Eindhoven, il team Iveco-De Rooy-Petronas, di cui Iveco è sponsor ufficiale, ha messo a punto i veicoli e le strategie in vista della Dakar 2013. La gara prenderà il via il 5 gennaio da Lima in Perù, per concludersi il 20 gennaio a Santiago del Cile dopo una corsa massacrante di oltre 8 mila chilometri suddivisa in due frazioni di sette tappe (5 in Perù, 5 in Argentina e 4 in Cile), intervallate da una sola giornata di riposo. Alla prossima Dakar sudamericana la squadra di De Rooy, che difenderà il titolo conquistato nella precedente edizione con Gerard De Rooy, parteciperà con cinque camion: un Iveco Powerstar a cabina arretrata, guidato da Gerard De Rooy, e quattro Iveco Trakker 4x4, condotti rispettivamente da Hans Stacey, Miki Biasion, René Kuipers e Jo Adua. Team manager sarà Jan De Rooy, padre di Gerard, pilota da rally a partire dagli anni '80, e vincitore della Dakar del 1987, quando la competizione si svolgeva in terra d'Africa. Sarà Jan, che è capo di un'azienda di trasporto e di logistica con oltre 1000 dipendenti, a decidere le strategie della squadra in funzione dei risultati via via ottenuti sul campo e a curare la comunicazione verso l'esterno. Il team da corsa sarà affiancato da un'equipe di meccanici e specialisti (40 in tutto), trasportati a bordo di cinque Trakker 6x4, 6x6 e 8x8 e di un Daily a trazione integrale, che assicureranno gli interventi manutentivi e il supporto logistico. Come per l'edizione 2012, tutti i camion in competizione sono equipaggiati con motori Fpt Cursor 13 di 12,9 litri di cilindrata, derivati da quelli montati sui Trakker di serie da cantiere. Il Cursor 13 da rally è un sei cilindri in linea in grado di sviluppare 900 Cv a 2.200 giri/minuto, con una coppia massima di 3.600 Nm a 1.200 giri/minuto. La catena cinematica del Powerstar e dei Trakker 4x4 è completata dal cambio ZF 16S2210D a 16 marce a innesto meccanico con l'ultima in overdrive e dal ripartitore ZF-Steyr VG 1600/300.

CONTA SOPRATTUTTO L'AFFIDABILITÀ

In una gara massacrante come la Dakar sudamericana, l'affidabilità dei veicoli e dei componenti della driveline, come il Cursor 13, è un fattore chiave per il successo finale. Lo è ancora di più per l'edizione 2013 che, partendo dal Perù, costringerà subito i piloti ad affrontare le insidie del deserto. Saranno soprattutto le dune a cattedrale, che hanno caratterizzato l'ultima frazione del rally 2012, a creare le maggiori difficoltà, sgranando la classifica fin dalle prime tappe. Superate le Ande in direzione dell'Argentina, i driver dovranno affrontare fondi di diversa natura, incluso il deserto, dove conta la capacità d'adattamento al mutare delle situazioni ambientali. Infine, il Cile, con le insidie del deserto di Atacama. E, ancora, con le dune della penultima tappa prima del traguardo finale di Santiago del Cile.

PARLANO I PILOTI: È IL TEAM CHE FA LA DIFFERENZA

Qual è l'elemento più importante per vincere un rally, come la Dakar? Il pilota, il navigatore, i meccanici, il camion, la strategia di corsa? Camion&Servizi lo ha chiesto direttamente ai driver del team Iveco-De Rooy-Petronas. 'Per spuntarla – spiega Gerard De Rooy – serve spirito di gruppo e tutto deve essere al cento per cento: dal pilota al navigatore, dal meccanico al veicolo. Del Powerstar abbiamo ulteriormente migliorato l'affidabilità, anche con la sostituzione degli ammortizzatori. Poi abbiamo lavorato sull'accessibilità per facilitare gli interventi dei tecnici a fine tappa'. Equipaggio e camion sono ugualmente importanti per il risultato finale – spiega Hans Stacey. Dal punto di vista tecnico, le maggiori novità del mio Trakker sono la riduzione della tara e l'abbassamento del baricentro. E poi, c'è il Cursor 13, che è un punto di forza, poiché ha dimostrato di essere molto competitivo sotto stress'. 'Anch'io – conclude Miki Biasion – punto sull'affidabilità del motore e del veicolo, soprattutto in una Dakar dura come questa. Che propone tappe iniziali di grande difficoltà, dove è indispensabile rimanere fra i primi in classifica, per poi piazzare l'attacco al momento giusto'.



In alto, Gerard De Rooy e, sopra, il team Iveco-De Rooy-Petronas

DA LE HAVRE AL PERÙ

Il team Iveco De Rooy Petronas ha salpato le ancore a fine novembre dal porto francese di Le Havre alla volta del Sud America, dove difenderà il titolo conquistato a inizio del 2012 nel rally più difficile del mondo, la Dakar. Dopo la traversata transatlantica la nave con i veicoli e gli equipaggi passerà dal canale di Panama per raggiungere Lima, con un viaggio di 21 giorni, dove è fissata, per il 5 gennaio 2013, la partenza del Rally.

Alla Dakar 2013 il team olandese parteciperà con due New Trakker 4x4 (Evolution 3), due New Trakker 4x4 (Evolution 2) e un Iveco Powerstar, un mezzo prodotto e commercializzato da Iveco in Australia. Il primo camion, un Iveco Powerstar in versione sleeper cab, sarà guidato da Gerard de Rooy, pilota trentaduenne leader del team, già vincitore della Dakar 2012. Alla guida del secondo veicolo, un New Trakker Evolution 3 con cabina in versione day cab, ci sarà il pilota olandese Hans Stacey. Il terzo veicolo, un Trakker Evolution 2, anch'esso in versione day cab, sarà invece guidato dal pilota italiano Miki Biasion, veterano della Dakar che ha già gareggiato tre volte nella categoria autovetture e cinque in quella trucks.

Il quarto mezzo, un New Trakker Evolution 3 in versione day cab, sarà condotto da René Kuipers, pilota olandese con esperienza in gare motociclistiche e automobilistiche che gareggia per la prima volta con il team De Rooy. Il pilota francese Jo Adua, che ha già partecipato sette volte alla Dakar sarà, invece, alla guida dell'ultimo veicolo, un New Trakker Evolution 2. Altri sette mezzi, con la funzione di supporto e assistenza durante la competizione, completeranno lo schieramento del team Petronas De Rooy Iveco: cinque New Trakker (un 8x8, due 6x6, un 4x4 e un camper 6x6) e un Daily 4x4. Nella cartina a fianco le 14 tappe (5 in Perù, 5 in Argentina e 4 in Cile) del rally Sudamericano, che si conclude il 20 gennaio a Santiago del Cile.



QUESTO È UN LAVORO PER... NUOVO DAILY TUO A SOLI 19.400 EURO.

TM & © DC Comics.
WB SHIELD-TM & © Warner Bros. Entertainment, Inc.
(R)



CASSONE FISSO INCLUSO.



CON CLIMA-ESP-CHIUSURA CENTRALIZZATA.



NUOVO DAILY
PERFETTO PER UN SUPEREROE

- Capace:** con il nuovo modello 33S da 33q di peso totale a terra.
- Capiente:** da oggi fino a 12m³ di volume.
- Vantaggioso:** solo fino al 31 gennaio ad un prezzo incredibile.

Numero verde
800-800288



IVECO

www.iveco.it

Offerta valida presso le concessionarie Iveco aderenti e salvo esaurimento scorte fino al 31/01/2013 sui modelli 33S11V da 7,3m³ e 33S11 passo 3000 con clima, chiusura centralizzata, ESP, ruota e porta-ruota di scorta. Valore di fornitura 19.400€; per i modelli cabinato l'allestimento cassone fisso di serie è incluso. Spese pratica, Iva, trasporto e messa su strada escluse. L'immagine è a solo scopo illustrativo.



JORGE LORENZO E IVECO.
NUMERI UNO SU PISTA. E SU STRADA.

NUOVO STRALIS HI-WAY: TRUCK OF THE YEAR 2013.
JORGE LORENZO: MotoGP WORLD CHAMPION 2012.



C'è un solo modo per diventare i numeri uno su pista e su strada.
Puntare all'eccellenza, portare al top le proprie performance e soprattutto scegliere il meglio.
Come il Nuovo Stralis Hi-Way Iveco, Truck of the Year 2013.
Yamaha Factory Racing Team e l'intero "circus" della MotoGP, infatti, viaggiano su 20 Stralis Iveco scelti per il loro comfort, la loro affidabilità e le loro prestazioni davvero vincenti.
Uno speciale ringraziamento va a Dorna Sports, a Yamaha Factory Racing Team e al nuovo campione Jorge Lorenzo per il suo secondo titolo mondiale nella classe regina MotoGP che ci rende ancora più orgogliosi di far parte di questa grande squadra. Di campioni.



IVECO
WWW.IVECO.COM