

## Il Nuovo Daily in breve

Dal 1978 il Daily ha firmato le innovazioni più importanti del trasporto leggero in Europa in tutte le sue generazioni di prodotto ha infatti stabilito nuovi standard per i veicoli commerciali leggeri: telaio a longheroni, turbodiesel a iniezione diretta, intercooler, motori a gas naturale, van da 17 metri cubi e 210 centimetri di altezza, common rail e cambio con 6 marce. In tutto questo ha anticipato il mercato, e definito nuovi punti di riferimento anche per i concorrenti.

Il Nuovo Daily conserva inalterato il mix di tecnologia, robustezza e qualità che ne ha decretato il successo tra i professionisti, e coglie l'occasione del lancio dei motori Euro 4 per proporsi sul mercato interamente rinnovato nello stile e nei contenuti.

Oggi, ancora una volta, il Daily offre ai propri clienti "sostanza" declinata in tutti i campi, senza compromessi: si presenta con un look ("griffato" Giugiaro) che ne esalta la personalità e ne arricchisce il prestigio, con una gamma motori unica nella categoria per potenza ed elasticità e con una cabina di guida ricca di contenuti innovativi e di soluzioni tecniche d'avanguardia.

Il segreto del successo Daily è nella sua capacità di "evolversi rimanendo se stesso" – confermando i valori iscritti nel suo DNA (affidabilità, efficienza, versatilità d'uso) e offrendo ancora una volta risposte solide alle nuove esigenze del trasporto professionale, tecnologia motoristica di altissimo livello, design innovativo. Qui risiede il fondamento della sua "credibilità commerciale": è per questo che ogni 5 minuti, nel mondo, un cliente compra un Daily.

Il nuovo modello ha tutti gli ingredienti per continuare a essere competitivo.

Infatti, il Nuovo Daily è il frutto di un dialogo tra due interlocutori che parlano la stessa lingua: da una parte, ci sono le esigenze di un cliente che ricerca affidabilità, versatilità e produttività; dall'altra ci sono tutta la competenza e l'esperienza accumulate da Iveco nel campo dei veicoli commerciali e industriali.

Grazie al telaio a longheroni, all'adattabilità a missioni e carrozzerie diverse e ai motori turbodiesel potenti, elastici ed economici, il Nuovo Daily si conferma come il veicolo commerciale leggero preferito dai professionisti del trasporto (sia merci, sia persone).

Declinato nelle versioni cabinato, van e minibus, il nuovo veicolo Iveco unisce la solidità e la funzionalità di una impostazione camionistica alle prestazioni e alla maneggevolezza tipiche di veicoli molto più leggeri. Il tutto racchiuso in uno stile sempre innovativo.

Oggi, il Nuovo Daily precorre ancora una volta i tempi e coglie una tendenza emergente del mondo del trasporto, soprattutto leggero: Giorgetto Giugiaro ha dato vita a una linea fluida che coniuga un frontale aggressivo, una fiancata pulita e un posteriore rinnovato. Il tutto impreziosito da alcuni elementi inediti quali, ad esempio, la mascherina che accentua il family feeling Iveco; lo spoiler con prese d'aria sul tetto, in cui sono incorporati il terzo stop e l'illuminazione dell'area di carico; e i nuovi gruppi ottici anteriori e posteriori.

Da sempre "campione di motricità", il Nuovo Daily conferma la classica trazione posteriore e introduce numerose novità nel campo dei propulsori (tutti Euro 4). Per esempio, il 2.3 litri è stato dotato di turbina a geometria variabile, mentre i motori 3 litri (disponibili su tutte le versioni, compresi i minibus) sono cresciuti in coppia e potenza. La versione 3.0 HPI offre oggi 146 CV e 350 Nm. Ancora più significativo l'aumento del 3.0 HPT, che arriva a ben 176 CV con 400 Nm di coppia massima erogata in modo costante da 1.250 a 3.000 giri (best-in-class). Tutto questo rende il top di gamma Daily il veicolo di gran lunga più elastico della sua categoria.

Stile innovativo e potenza motoristica, quindi. Ma il Nuovo Daily è anche sinonimo di comfort ed ergonomia. La nuova cabina, anch'essa progettata da Giugiaro, migliora l'ergonomia dei movimenti di chi guida e la facilità di attraversamento, grazie al cambio al centro della plancia e alla nuova leva del freno di stazionamento più corta a parità di sforzo richiesto. I nuovi sedili sono ancora più comodi e avvolgenti, e lo spazio interno è comodo e pratico da gestire grazie ai numerosi vani portaoggetti. Il comfort di guida e di viaggio è completato da contenuti come il sensore di parcheggio, il sistema di illuminazione dell'area di carico integrato con il terzo stop nello spoiler posteriore e il riscaldamento addizionale con timer per l'accensione programmata. Le qualità di guida sono quelle a cui il Daily ha abituato i suoi clienti: è un campione in termini di tenuta di strada e handling, capacità di assorbimento delle asperità e facilità di manovra – qualità che lo rendono adatto a qualunque missione, su autostrada e in montagna, sul misto e nel traffico urbano. Merito delle sospensioni anteriori a ruote indipendenti unite alla robusta telaistica del veicolo e agli assali posteriori a ponte rigido.

Da alcuni anni Iveco sta proponendo un nuovo modo di concepire il veicolo commerciale, sempre più attento alla sicurezza e al rispetto ambientale. Il Nuovo Daily migliora ancora il sistema frenante: nella versione 3.5t (classe S), grazie ai freni a disco potenziati il veicolo passa da 100 a 0 km/h in soli 42 metri. Non solo. Il Nuovo Daily può essere equipaggiato con ABS/EBD e, come già il modello precedente, del sistema ESP di ultimissima generazione (ESP8) con ASR integrato. Oltre all'airbag del guidatore, di serie sulla versione Combi trasporto persone, il nuovo veicolo Iveco può essere dotato di airbag per il passeggero e window bag.

Dalla protezione di guidatore e passeggeri al rispetto ambientale. Il Nuovo Daily conferma anche la sua vocazione ecologica: tutti i motori della nuova gamma rispettano i limiti Euro 4 con il solo uso del sistema EGR (Exhaust Gas Recirculation) senza bisogno di filtro per il particolato nelle versioni light duty; per rispondere alle norme particolarmente restrittive adottate in alcuni centri urbani, tutti i Daily sono equipaggiabili con filtro per l'abbattimento del particolato (DPF). Le versioni da 6,5 t e per il trasporto persone hanno il DPF di serie.

A queste caratteristiche vincenti, il Nuovo Daily aggiunge elementi di innovazione mirati al miglioramento continuo del livello di affidabilità: ad esempio, l'impianto elettrico ed elettronico di ultima generazione, basato sull'innovativa architettura CAN-BUS. Rispetto ai cablaggi tradizionali, si caratterizza per una maggiore semplicità e un numero ridotto di connessioni, una migliore interfaccia per la diagnostica e nuove funzionalità in linea con le future evoluzioni del mondo automotive (dal navigatore satellitare, alle radio con lettore MP3 al sistema vivavoce Bluetooth).

Gli obiettivi dell'affidabilità e delle migliori condizioni di lavoro per i professionisti hanno ispirato la ricerca di qualità fin nei minimi dettagli: come la nuova chiusura delle porte posteriori e il sistema di scorrimento in sospensione della porta laterale.

La grande competenza e articolazione territoriale della rete di vendita e assistenza Iveco (oltre 2.000 punti solo in Europa), rimane un punto fermo accanto alle novità di prodotto. La rete Iveco da sempre si contraddistingue per livello di professionalità e servizi – dai finanziamenti ai contratti manutentivi, dall'assistenza rapida al CustomerCenter internazionale multilingue.

Ai professionisti del trasporto, Iveco propone con Daily una delle più vaste e articolate gamme del segmento.

La gamma si compone di tre classi (a seconda della massa totale a terra): L, S e C, ognuna disponibile in versione furgone o cabinato. Ogni classe corrisponde a una tipologia ben precisa di clientela ed esigenze – a cui vengono offerte 5 potenze motore, diversi passi, altezze, lunghezze, volumetrie e configurazioni per le porte laterali e posteriori.

In totale sono circa 2.500 le varianti possibili – in grado di rispondere puntualmente a ogni richiesta dei clienti.

Il Nuovo Daily si conferma la migliore scelta per i professionisti del settore, lo sviluppo coerente di un modello vincente: a conferma di questo, sulle strade di tutto il mondo circola oltre un milione di Daily.

## Da professionisti per i professionisti

Il Nuovo Daily è la risposta concreta data da professionisti del settore ad altri professionisti; due realtà imprenditoriali che parlano la stessa lingua e condividono gli stessi obiettivi. Da una parte, infatti, c'è tutta la competenza e l'esperienza di Iveco nel campo dei veicoli commerciali e industriali – dall'altra, le esigenze di un cliente che chiede affidabilità, versatilità e produttività. Proprio da questo "ideale incontro" nasce il nuovo veicolo commerciale Iveco.

Declinato nelle versioni van, cabinato e minibus, il Nuovo Daily si conferma il più solido e affidabile mezzo del suo segmento. Il merito va di certo alle solide basi su cui si fonda il modello e che risultano particolarmente apprezzate dalla clientela professionale: il sostegno di un telaio a longheroni; l'adattabilità al più grande numero di missioni e carrozzerie; la spinta di motori turbodiesel potenti, elastici ed economici. Alle quali il modello ha aggiunto continue novità, mantenendo sempre alta l'attenzione del pubblico.

Il Nuovo Daily conferma doti e valori che sono iscritti nel suo DNA, offrendo ancora una robustezza da camion in una dimensione che garantisce la massima versatilità negli utilizzi urbani, tecnologia motoristica di altissimo livello e design innovativo.

Proprio questa straordinaria capacità di evolversi rimanendo sempre se stesso è alla base del quasi trentennale successo del Daily. Il tempo è il giudice più severo: e non si rimane ai vertici per tanti anni senza avere una ricetta vincente, e senza avere la capacità di rinnovarla di continuo.

Oggi tocca al Nuovo Daily raccogliere il testimone.

## Una storia di successo

Ripercorriamo brevemente le tappe più importanti del modello che dal 1978 a oggi ha saputo essere sempre protagonista assoluto del trasporto leggero in Europa e nel mondo.

Già al lancio, nel 1978, il Daily aveva scelto una impostazione fortemente innovativa – tipica fino a quel momento solo dei veicoli industriali: sospensioni anteriori a ruote indipendenti, struttura portante con telaio, motore anteriore longitudinale e trazione posteriore. Ma a queste caratteristiche vincenti, il nuovo veicolo aggiungeva una maneggevolezza e un comfort nuovi per il trasporto commerciale.

Inizia così la storia del Daily: è al tempo stesso il primo veicolo industriale leggero Iveco, e il più piccolo camion

europeo. È un successo senza precedenti: tra il 1978 e il 1995 vengono prodotti oltre 450.000 veicoli. Fin dal lancio, il Daily si conferma come la risposta ideale per tutte le missioni del trasporto leggero.

L'altra carta vincente giocata in questi anni dal Daily è la vitalità tecnologica e commerciale, frutto della costante attenzione posta da Iveco nello sviluppo dei veicoli, e che si traduce nel continuo aggiornamento della gamma: sia per quanto riguarda i tipi di scocca, sia per quanto riguarda i motori e le dotazioni. Nel 1985 debutta il TurboDaily (dotato del primo "piccolo" turbodiesel europeo a iniezione diretta giunto alla produzione di serie) e, nello stesso periodo, vengono presentate la versione 4x4 militare e il primo Daily "elettrico". Nel 1989 fa il suo esordio la nuova gamma Daily, aggiornata sia nello stile, sia nella tecnologia, che propone propulsori più potenti e un nuovo cambio. Sempre nello stesso anno viene introdotto il potente motore turbo intercooler da 116 CV. Nel 1998 viene invece lanciata la versione a gas metano "Daily CNG" (Compressed Natural Gas), che rimarrà per anni una esclusiva Iveco, ed è tuttora uno dei veicoli commerciali più ecologici del mondo.

Insomma, i Daily e i Turbo Daily rappresentano per tutti gli anni 80 e 90 la bandiera dell'eccellenza, della sicurezza, dell'innovazione e dell'affidabilità Iveco nel mondo. Come dimostra anche l'inaugurazione nel 1991 della prima linea di montaggio del TurboDaily presso gli stabilimenti cinesi di Nanchino. Si tratta del primo frutto del contratto firmato nel 1986 con Iveco per la produzione in Cina, su licenza, di veicoli leggeri con MTT da 3 a 5t.

Arriviamo così al 1996, quando entra sul mercato europeo il "New Daily" – secondo grande restyling della gamma che conferma le doti vincenti del modello precedente: eccezionali capacità di carico consentite dal robusto telaio a longheroni, ottima motricità grazie alla trazione posteriore, sospensioni anteriori a ruote indipendenti, design moderno e aerodinamico, motori e gruppi meccanici tecnicamente all'avanguardia, cabina elegante e confortevole.

Tre anni dopo, a Jerez de la Frontera, in Spagna, Iveco lancia una nuova gamma di veicoli leggeri studiati per le esigenze di una vastissima serie di attività diverse. Il suo nome è ancora una volta Daily, la sua definizione è City Camion. È confortevole, agile, capiente, pensato per il carico e lo scarico delle merci, studiato per un crescente utilizzo nei centri urbani. Ma è potente, sicuro e affidabile come il suo predecessore, apprezzato dai clienti per un uso intenso e prolungato nel tempo. La direzione è quella giusta: nel 2000 il nuovo veicolo commerciale Iveco si aggiudica il prestigioso titolo "Van of the Year 2000". Senza dimenticare che nel 1999 Iveco si lancia per la prima volta nel segmento dei furgoni leggeri (con MTT da 2,8 a 3,49 t), completando così la gamma dell'offerta Daily.

Negli anni successivi, l'evoluzione del Daily continua incessante. Stavolta al centro è una nuova generazione di motori: nel 2002 debuttano le versioni .10 HPI e .12 HPI, mentre nell'ottobre del 2004 arrivano il Daily .14 HPI e il Daily .17 HPT, oltre alla versione Daily *AGile* con cambio automatizzato da sfruttare in modo sequenziale o automatico. Sempre nel 2004 Iveco introduce il sistema ESP (Electronic Stability Program).

A ogni lancio l'immagine del Daily viene modernizzata con interventi stilistici che riaffermano il design come un valore caratterizzante del veicolo.

Questa politica di innovazione continua mantiene alto il successo di pubblico e di critica: nel 2005 il Daily viene nominato "Fleet Van of the Year" dalla rivista Motor Transport e "Van of the Year" dalla rivista "What Van?".

## Versatilità e robustezza per il business

Robusto e affidabile come solo un costruttore di mezzi industriali può garantire: Iveco Daily adotta un telaio a longheroni che assicura rigidità strutturale, resistenza alla fatica e durata nel tempo.

Il Nuovo Daily è sinonimo di qualità e affidabilità grazie anche a scelte progettuali rigorose, molte delle quali "non visibili": si pensi alla completa riprogettazione dell'impianto elettrico che oggi è contraddistinto dall'innovativa architettura CAN-BUS.

Rispetto ai cablaggi tradizionali, questo sistema presenta uno schema più lineare, richiede un minor numero di connessioni (una riduzione di circa il 30%), migliora e facilita la diagnostica off-board e on-board e aggiunge nuove funzionalità in linea con le future evoluzioni del mondo automotive. Il CAN-BUS accresce anche la leggendaria versatilità del Daily: grazie alla disponibilità di connettori specifici, il nuovo sistema sarà in grado di interfacciarsi con ogni tipo di allestimento – dal carro attrezzi al carro frigo, dal camper al minibus.

I nuovi display comunicheranno lo stato del veicolo e le informazioni di viaggio attraverso il trip computer. Saranno disponibili nuove radio (anche con lettore MP3) e, a partire dalla fine del 2006, un navigatore fisso a doppio vano DIN (che consente di adottare uno schermo di grandi dimensioni), un sistema vivavoce con tecnologia Bluetooth che garantisce la massima sicurezza di guida in tutte le condizioni. Il dispositivo è integrato nella plancia e consente al cliente dotato di cellulare Bluetooth di utilizzare il telefono anche se questo è nella tasca di una giacca o in una borsa, abbassando automaticamente il volume dell'autoradio e utilizzando le casse

dell'impianto stereo per ascoltare la voce dell'interlocutore. Offre inoltre la possibilità di leggere la rubrica sul display del veicolo.

Il Nuovo Daily è stato anche oggetto di un insieme di interventi per il miglioramento della qualità reale e percepita. A iniziare dal nuovo e più efficiente sistema di chiusura delle porte posteriori; per proseguire con i nuovi serbatoi per il carburante che garantiscono un franco da terra sempre superiore a 200 mm; per concludere con la nuova porta laterale dotata di sistema di scorrimento in sospensione (che garantisce grande affidabilità e richiede un minor sforzo per l'apertura e la chiusura).

## Motori Euro4 con più potenza e coppia

Da sempre il modello Daily è considerato un "campione di motricità". Merito della trazione posteriore e dei propulsori ad alte prestazioni: infatti la prima garantisce il massimo di spinta in corrispondenza del punto di massimo carico mentre i secondi assicurano coppia e potenza da sempre ai vertici della categoria. Il risultato? Aderenza e motricità insuperabili in ogni condizione di carico, di terreno e di fondo stradale.

Il Nuovo Daily mantiene, anzi migliora queste caratteristiche vincenti.

Il cliente può scegliere tra le versioni 2.3 litri (da 96, 116 o 136 CV) e 3.0 litri (da 146 o 176 CV). In dettaglio, i cinque propulsori turbodiesel sono "4 cilindri in linea" e hanno 4 valvole per cilindro, azionate direttamente da un doppio albero a camme in testa con comando punterie idraulico. Sono motori "common rail" – e quindi la pressione d'iniezione non dipende dal numero di giri del motore, ma è gestita in modo indipendente da un dispositivo di controllo elettronico. Com'è noto, il sistema "common rail" ottimizza la combustione grazie a una brevissima iniezione pilota di gasolio, garantendo così prestazioni elevate, consumi specifici ridotti e un controllo delle emissioni molto più efficace dei diesel tradizionali.

Per ridurre i tempi di fermata tecnica e quindi le perdite di produttività, il cambio dell'olio e del filtro avviene a intervalli di 40.000 km; il 2.3 litri adotta una cinghia dentata di distribuzione con durata 240.000 km o 5 anni, mentre il 3.0 litri utilizza una catena di distribuzione "for life" collaudata fino a 350.000 km.

Oltre a queste caratteristiche, i nuovi motori offrono ancora più ecologia, potenza, coppia ed elasticità.

Tutti i propulsori sono a norma Euro 4.

È stata introdotta la turbina a geometria variabile anche sulla gamma 2.3 litri (motore .14).

I motori 3.0 litri (disponibili su tutte le versioni, compresi i minibus) sono stati ancora potenziati: ora il 3.0 HPI sviluppa 146 CV con coppia massima di 350 Nm, e il 3.0 HPT offre addirittura 176 CV con coppia massima di 400 Nm (valore più alto della categoria). A questo, il Nuovo Daily 3.0 HPT aggiunge una straordinaria elasticità – la coppia massima è infatti costante da 1250 a 3000 giri. Nessun concorrente ha un campo così ampio.

## Il massimo piacere di guida e di viaggio

Le doti di un veicolo commerciale si apprezzano fino in fondo solo nell'uso quotidiano, quando al sorgere di una necessità si scopre con soddisfazione che qualcuno ha progettato, insieme con il modello, anche la soluzione al nostro piccolo o grande problema. Questo è tanto più vero per il Nuovo Daily – un veicolo che in ogni situazione propone una soluzione alle mille necessità del viaggio.

Le linee che corrono all'interno dell'abitacolo sono armoniose, ben bilanciate con quelle degli esterni. Insieme all'ampia vetratura creano un ambiente accogliente, luminoso e capace di garantire una ottima abitabilità interna – e quindi un comfort superiore in termini di ergonomia e spazio a disposizione del guidatore e dei passeggeri.

Il Nuovo Daily è stato disegnato e costruito tenendo presenti i desideri e le nuove esigenze di mobilità del cliente. Per questo sono state adottate tutte quelle soluzioni "intelligenti" capaci di assicurare la maggiore facilità di guida e di soddisfare una dimensione nuova del "vivere il veicolo commerciale", intesa come piacere di "stare a bordo" nel suo significato più ampio.

Dunque, nata "per" e "intorno" all'uomo, la cabina del Nuovo Daily è il luogo ideale dove vivere viaggi confortevoli, godendo di un concreto e diffuso benessere a bordo. Per raggiungere questo obiettivo, i progettisti hanno seguito i più moderni criteri per la definizione dei parametri che misurano il benessere e il comfort a bordo. Il risultato finale sono gli eccellenti valori del Nuovo Daily nelle funzioni ergonomiche fondamentali: abitabilità, postura di guida, accessibilità, visibilità e riconfigurabilità degli spazi.

Giugiaro firma la nuova cabina che si contraddistingue per il cambio al centro della plancia e per la nuova leva del freno di stazionamento più corta (a parità di sforzo richiesto). La combinazione di queste due soluzioni

migliora l'ergonomia dei movimenti di chi guida e la facilità di attraversamento dell'abitacolo. Inoltre, a rendere particolarmente confortevole il lavoro e i viaggi a bordo del Nuovo Daily contribuiscono i nuovi sedili studiati per essere ancora più comodi e avvolgenti, il volante ergonomico e gli originali pannelli delle porte.

Comfort e funzionalità caratterizzano anche la plancia – realizzata in un particolare materiale “soft feeling” – che propone 3 cassette a norma DIN (a richiesta, è disponibile un altro cassetto DIN posto al centro dell'ampia mensola che corre sul padiglione lungo tutta la parte superiore del parabrezza). Infine, la gestione dello spazio è garantita anche dai numerosi vani portaoggetti.

Il comfort è completato da contenuti come il sensore di parcheggio, il vano refrigerato, il sistema di illuminazione dell'area di carico (integrato con il terzo stop nello spoiler posteriore), il riscaldamento addizionale con timer per l'accensione programmata, la chiusura centralizzata con telecomando integrato nella chiave e i nuovi meccanismi di apertura/chiusura delle porte.

Ma il Nuovo Daily dimostra la sua vera natura su strada: dove offre un controllo e una maneggevolezza di livello assoluto. Da sempre, infatti, il comfort di marcia e il comportamento dinamico sono caratteristiche peculiari dei veicoli Iveco: e il Daily non fa eccezione. Il telaio camionistico (che garantisce la massima robustezza in ogni circostanza di guida e di carico), le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e gli assali posteriori a ponte rigido: questi sono gli ingredienti che fanno di Daily un campione in termini di capacità di assorbimento delle asperità stradali, di linearità e precisione nella risposta dello sterzo, di tenuta di strada e stabilità in manovra.

A richiesta, è possibile equipaggiare il Nuovo Daily con la sospensione pneumatica posteriore, ideale per il trasporto di persone o di merci delicate – e quando è necessaria un'altezza del piano di carico particolarmente ridotta.

## Sicurezza e rispetto per l'ambiente

Il Nuovo Daily è un veicolo solido, frutto di una qualità costruttiva superiore.

Alla base c'è un progetto “robusto”, che fin dall'inizio si è posto tre precisi obiettivi: la massima sicurezza, il massimo handling in ogni situazione di carico e la migliore qualità della vita a bordo per i professionisti del volante.

Innanzitutto il veicolo garantisce il completo controllo in tutte le condizioni stradali, una grande facilità di guida e la massima tenuta di strada. Più ancora dei singoli dispositivi è l'insieme di tutte le soluzioni adottate a renderlo uno dei veicoli commerciali più sicuri del segmento. Sicurezza che si percepisce fin dal primo sguardo – la linea esterna trasmette immediatamente una impressione di forza, affidabilità e robustezza. Sensazione confermata dalla cura con cui il Daily viene realizzato e dall'alto livello di innovazione che lo caratterizza. Non a caso offre i più sofisticati dispositivi elettronici sia per quanto concerne la protezione degli occupanti sia per il controllo del comportamento dinamico (dalla frenata alla trazione).

Oltre a un impianto frenante con eccellenti prestazioni, il Nuovo Daily offre un sistema antibloccaggio ABS completo di correttore elettronico della frenata EBD (Electronic Brake force Distribution); può inoltre essere dotato di ESP (sistema di controllo attivo della dinamica longitudinale e trasversale del veicolo) e di ASR (sistema che limita lo slittamento delle ruote motrici in accelerazione, per prevenire sovrasterzo o sottosterzo di potenza e migliorare lo spunto su fondi a scarsa aderenza). Tutti questi dispositivi sono offerti in versione 8, quindi rappresentano lo stato dell'arte nel campo della sicurezza attiva.

Per quanto riguarda, la sicurezza passiva, oltre all'airbag del guidatore, il Nuovo Daily può essere dotato anche di airbag per il passeggero e doppio window bag (sempre con cinture di sicurezza pre-tensionate). Inoltre il Nuovo Daily è stato sottoposto a numerose simulazioni di collisione ad alta velocità, misurando poi i risultati secondo i parametri strutturali e biomeccanici previsti da alcune tra le normative più severe del mondo. Per esempio, i minibus Daily sono stati oggetto di una prova anti-ribaltamento che la legislazione europea non prevede per questo tipo di veicolo, e hanno superato brillantemente il test.

Infine, il Nuovo Daily conferma anche la sua vocazione ecologica: tutti i suoi propulsori soddisfano i limiti di emissione Euro 4 anche senza il filtro del particolato. Ma per rispettare le norme particolarmente restrittive adottate in alcuni centri urbani, il sistema DPF (Diesel Particulate Filter) è offerto come optional su tutte le motorizzazioni (è di serie sui veicoli destinati al trasporto persone e quelli con MTT di 6,5 t).

Ecco di seguito la descrizione del ricco equipaggiamento del nuovo Daily.

## Impianto frenante

In linea con gli elevati obiettivi di sicurezza attiva, il Nuovo Daily è equipaggiato con un sistema frenante di elevata efficacia e di eccellente modulabilità che assicura una frenata pronta e progressiva. Potenziato sia per le versioni con maggiori MTT sia per quelle medie (3,5 t), l'intervento maggiore è stato effettuato sull'impianto frenante delle classi "L" e "S" (fino a 3,5 t). Infatti, è stato aumentato il diametro dei dischi anteriori e posteriori e, anteriormente, è stato scelto l'impiego di dischi autoventilanti. Il risultato finale è un ridotto spazio di arresto: il veicolo passa da 100 a 0 km/h in 42 metri a pieno carico. A metà carico (circostanza comune in molti tipi di missione) questa distanza scende ben al di sotto dei 40 metri.

Infine, l'integrazione della funzione freno di stazionamento nella pinza posteriore (sul modello 35C) consente una più facile manutenzione e una riduzione della tara di circa 9 Kg.

## ABS8 completo di EBD (*Electronic Brake force Distribution*)

Oltre ad avere un eccellente impianto frenante, il Nuovo Daily è dotato del sistema antibloccaggio ABS8, il più avanzato oggi disponibile, completo di correttore elettronico della frenata EBD. Quest'ultimo suddivide l'azione frenante sulle quattro ruote in modo da impedirne il blocco e garantire in ogni condizione il pieno controllo del veicolo. Il sistema, inoltre, adatta il proprio funzionamento alle condizioni di aderenza delle ruote stesse e all'efficienza delle pastiglie dei freni – riducendo anche il surriscaldamento di questi ultimi.

## ESP8 (*Electronic Stability Program*) con Hill Holder

Daily è stato il primo veicolo commerciale leggero ad adottare il sofisticato ESP8, l'ultima generazione del programma di controllo della stabilità. Il nuovo dispositivo "riconosce" la distribuzione del carico, adattando così l'intervento del sistema alle sterzate critiche.

Ecco come funziona. L'ESP verifica di continuo l'aderenza dei pneumatici al terreno sia in senso longitudinale sia in senso laterale e, in caso di sbandata, interviene per ripristinare la direzionalità e la stabilità dell'assetto. Tramite sensori rileva, infatti, la rotazione del veicolo attorno al suo asse verticale (velocità d'imbardata), l'accelerazione laterale e l'angolo del volante impostato dal guidatore (che indica la direzione scelta). Confronta, poi, questi dati con i parametri elaborati da un computer e stabilisce, attraverso un complesso modello matematico, se il mezzo sta percorrendo la curva entro i limiti di aderenza, oppure se è in procinto di sbandare di muso o di coda (sottosterzo o sovrasterzo). Per riportarlo sulla traiettoria corretta, genera, dunque, un momento d'imbardata contrario a quello che causa l'instabilità, frenando singolarmente la ruota opportuna (interna o esterna) e agendo sulla farfalla per ridurre la potenza del motore.

Parte integrante dell'ESP8 è il sistema Hill Holder – che assiste il guidatore nelle partenze in salita. Si attiva quando la centralina ESP percepisce la variazione di inclinazione del veicolo attraverso un sensore di accelerazione longitudinale. In fase di spunto in salita la centralina si predispone all'intervento in presenza della prima marcia inserita e dei pedali del freno e della frizione premuti. Così la pressione alle pinze posteriori viene mantenuta per circa 1,5 secondi dopo aver rilasciato il pedale del freno, consentendo al guidatore di partire con facilità. In caso di partenza in discesa con la prima marcia inserita, la funzione Hill Holder non si attiva. Con la retromarcia inserita avviene il contrario: nelle partenze in discesa il sistema è attivo, mentre nelle partenze in salita è disattivato.

## ASR (*Anti Slip Regulation*)

Parte integrante dell'ESP8 è il sistema antislittamento ASR (Anti Slip Regulation) che provvede, con l'ausilio di freni e del controllo motore, a ottimizzare la trazione a qualsiasi velocità. Basandosi sul numero di giri delle ruote calcolato dai sensori dell'ABS, il dispositivo calcola il grado di slittamento e ripristina l'aderenza attivando due diversi sistemi di controllo.

Quando un'eccessiva richiesta di potenza provoca il pattinamento di entrambe le ruote motrici (per esempio in caso di aquaplaning o quando si accelera su un manto stradale dissestato, innevato o ghiacciato), riduce la coppia del propulsore intervenendo sulla centralina di controllo motore.

Se, invece, a pattinare è una sola ruota (per esempio quella interna alla curva in seguito ad accelerazione o a variazioni dinamiche del carico), questa viene automaticamente frenata senza che il guidatore intervenga sul pedale del freno. Si ottiene così un effetto simile a quello prodotto dal differenziale autobloccante. Ciò consente al Nuovo Daily di disimpegnarsi agevolmente su fondi stradali a bassa aderenza.

L'inserimento dell'ASR è automatico ad ogni avvio del motore, ma per escluderlo basta premere l'interruttore specifico. Il disinserimento, infine, dell'ASR è d'obbligo solo quando si usano le catene da neve – perchè per trasmettere coppia a terra, la ruota deve poter "ammucchiare" la neve con piccoli slittamenti che l'ASR tende a

evitare.

### Window-bag

Sono gli airbag destinati a scendere lungo i finestrini per salvaguardare la testa degli occupanti in caso di collisione laterale. Rispetto ad altre soluzioni, i window-bag adottati dal Nuovo Daily sono più protettivi (perché assumono sempre la posizione corretta), più veloci nel gonfiarsi e non pericolosi per i passeggeri. Si aprono, infatti, dall'alto verso il basso, e non rischiano con il loro movimento di procurare danni secondari alle braccia degli occupanti. I due cuscini (uno per il lato destro e l'altro per quello sinistro) trovano posto sotto le longherine del tetto, ripiegati in un vano chiuso. Al momento opportuno il rivestimento si piega, permettendo ai bag di gonfiarsi e di scendere verso il basso.

### EGR (*Exhaust Gas Recirculation*) e DPF (*Diesel Particulate Filter*)

Per adempiere alle restrizioni della normativa Euro4 (notevole abbattimento dei livelli di emissione di NOx e del particolato), il Nuovo Daily adotta la tecnologia EGR (Exhaust Gas Recirculation). La tecnologia EGR (Exhaust Gas Recirculation) riduce le emissioni di NOx attraverso il ricircolo di una quantità controllata di gas di scarico refrigerati e reimmessi nella camera di scoppio. In questo modo diminuisce la temperatura di combustione, e la formazione di NOx rimane sotto controllo. Il sistema è controllato dalla gestione elettronica del motore (tramite un misuratore di portata d'aria) a tutte le velocità e con tutti i carichi. Per gli impieghi e le situazioni dov'è richiesto un ulteriore abbattimento delle emissioni, all'EGR viene affiancato il DPF (filtro per il particolato, la cosiddetta "trappola") – di serie per i veicoli "heavy duty" e trasporto persone.

## Stile italiano firmato Giugiaro

Quando venne lanciato nel 1978 il Daily riscosse giudizi molto positivi per il suo design innovativo, dove estetica e funzionalità si integravano in un attento equilibrio stilistico. Infatti, da una parte il Daily esprimeva la sua capacità di essere un ottimo "contenitore" per trasferire merci o trasportare persone; dall'altra parte, il veicolo si contraddistingueva per uno stile moderno e originale che dalla sfera professionale si spingeva fino a quella emotiva. Da subito, il Daily si è imposto come un ottimo compagno di lavoro dalla grande personalità.

Oggi, il Nuovo Daily precorre ancora una volta i tempi: va al di là del concetto di "bello e funzionale", per proporsi come elemento distintivo dell'immagine aziendale. In questo coglie una tendenza emergente del mondo del trasporto, soprattutto leggero: il veicolo commerciale non è più un semplice strumento di lavoro, è anche il "biglietto da visita" con il quale trasmettere valori e filosofia della propria impresa. Per divenire punto di riferimento nel panorama attuale anche dal punto di vista dell'immagine, occorre un vero e proprio "salto di qualità". Per questo lo stile del Nuovo Daily porta la firma di uno dei più famosi designer del mondo: Giorgetto Giugiaro.

Il veicolo si sviluppa lungo una linea armonica segnata da tratti distintivi che lo rendono immediatamente riconoscibile. A iniziare da un frontale forte ed essenziale, dominato da un fortissimo family feeling Iveco, dove spicca la perfetta integrazione tra il complesso paraurti-griglia, il cofano e il tetto. La posizione più elevata del paraurti aumenta la protezione del veicolo, mentre le luci anteriori, con antinebbia integrati, completano la sua immagine accattivante e personalissima.

Visto di profilo, il Nuovo Daily esprime tutta la sua solidità e la sua capacità di carico in una linea elegante e slanciata. In particolare, sulla fiancata risaltano gli specchi esterni con ampio grandangolo che assicurano ottima visibilità posteriore e integrano elegantemente gli indicatori di direzione (più visibili grazie alla maggiore altezza). Anche la parte posteriore è stata ridisegnata con il preciso obiettivo di esprimere equilibrio e forza. Come dimostra, per esempio, la disponibilità dello spoiler con prese d'aria sul tetto, in cui sono incorporati il terzo stop e l'illuminazione dell'area di carico. Ma nuovi sono anche i gruppi ottici posteriori (con luci retromarcia e antinebbia su entrambi i lati), le cerniere, la pedana e le protezioni sottoporta. Senza contare che per rendere ancora più ricca la personalità del Nuovo Daily si possono, a richiesta, adottare le fasce sul tetto e i paraurti verniciati in tinta carrozzeria.

## Daily Irisbus: il trasporto persone sinonimo di comfort

Forte delle qualità del nuovo modello, il Daily Irisbus dedicato al trasporto persone unisce alle tradizionali caratteristiche del Daily (affidabilità, maneggevolezza, comfort, ecologia) i vantaggi di un autobus gran turismo nelle dimensioni contenute di un veicolo commerciale leggero.

Grazie all'ampia superficie vetrata, il Daily Irisbus permette un completo dominio della strada, vanta una straordinaria luminosità interna e consente quindi di vivere un inedito rapporto con l'ambiente circostante. Merito delle numerose soluzioni disponibili, che vanno dalle vetrate su gomma con parte superiore apribile scorrevole, agli eleganti doppi vetri panoramici.

Ma "star bene a bordo" significa anche apprezzare la comodità dei nuovi sedili avvolgenti che si contraddistinguono per alcune peculiarità. Ecco allora un bracciolo a scomparsa che, con un gesto facile e veloce, si solleva allineandosi alla sagoma del sedile, mentre lo schienale assicura la corretta postura e comodità del passeggero, oltre a poter essere reclinato a proprio piacimento. Per i rivestimenti si può scegliere tra velluti, pelli e differenti tipi di tessuto. Al di sopra delle sedute, cappelliere di grandi dimensioni permettono il trasporto anche di oggetti voluminosi, senza contare che l'altezza interna del padiglione consente alle persone di muoversi con la massima facilità. Per un maggior comfort di viaggio sono disponibili sospensioni pneumatiche posteriori, che attenuano le asperità stradali. Per quanto concerne il comfort climatico sono disponibili diverse soluzioni: dall'impianto di aria condizionata per il conducente, a quello per i passeggeri con diffusione individuale, per arrivare infine al riscaldamento autonomo supplementare in grado di affrontare i climi più freddi.

Daily Irisbus si dimostra un mezzo versatile e flessibile. La gamma propone veicoli destinati al trasporto urbano e a quello turistico, con soluzioni diversificate, dagli scuolabus ai modelli destinati a servizi su chiamata fino ai trasferimenti di lusso.

La struttura a longheroni con pianale piatto è la base ideale per realizzare qualsiasi tipo di allestimento. Per venire incontro a tutte le esigenze, sono disponibili numerose versioni chassis per allestimento di carrozzerie, nelle configurazioni a scudo ridotto, alleggerito o completo, che grazie alla particolare robustezza permettono di raggiungere una MTT di 7t, con una lunghezza fino a 8,6 m e una capacità di ben 28 passeggeri seduti.

La gamma offre infine versioni attrezzate con varie soluzioni per il trasporto di passeggeri diversamente abili.

## Dal finanziamento all'assistenza: i servizi Iveco

I professionisti del trasporto commerciale cercano soluzioni complessive che soddisfino le loro esigenze di produttività: quindi, una volta considerate le caratteristiche del veicolo (capacità di carico, velocità commerciale, costi di gestione eccetera), il fattore di scelta decisivo è rappresentato dalla qualità e dall'offerta di servizi della rete di vendita e assistenza.

Iveco ha una rete di oltre 2.500 concessionarie e officine in tutta Europa – capaci di fornire ai possessori di un veicolo commerciale un servizio pronto, capillare e professionale.

La rete Iveco adotta i più avanzati strumenti di diagnosi computerizzata in officina e su strada – come il sistema EASY che assicura l'efficacia degli interventi e la riduzione al minimo dei fermi macchina.

Inoltre, il cliente può sempre contare sul CustomerCenter internazionale multilingue Iveco (operativo in tutta Europa) che fornisce per telefono assistenza non-stop, tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, in 25 paesi europei ed extra-europei. Attraverso questo call-center, il cliente entra in contatto con operatori specializzati sul prodotto e sui servizi, trovando una risposta puntuale e precisa nella propria lingua.

Attraverso il numero di telaio del veicolo, l'operatore identifica in tempo reale il mezzo e le sue caratteristiche tecniche, annota il tipo di anomalia e organizza l'intervento, individuando e chiamando l'officina più vicina e più adatta alla quale affidare il veicolo. Il 50% dei casi viene risolto entro 3 ore dalla segnalazione del guasto, l'80% entro 7 ore.

Inoltre, se necessario l'ANS (Assistance Non-Stop) dispone la movimentazione di merce deperibile/pericolosa, oltre a seguire il cliente fino al completamento della riparazione del veicolo grazie ad una serie di verifiche telefoniche.

Inoltre, il CustomerCenter Iveco propone il servizio Windelivery che aiuta il cliente in caso di necessità urgente di parti di ricambio non disponibili presso il dealer o l'officina autorizzata. Grazie ad un affidabile sistema di trasporti (via aerea o via strada), Iveco reperisce i ricambi presso i magazzini, i fornitori e gli stabilimenti, e ne garantisce la consegna nel più breve tempo possibile. Il servizio è attivo tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, e viene attivato



attraverso una chiamata del cliente al CustomerCenter (fuori orario lavorativo) o direttamente dal dealer grazie all'applicazione web-based alla quale può accedere. Il Windelivery Iveco opera su tutti i mercati europei e può fornire un supporto alla rete per soluzioni alternative su ricambi particolarmente complessi.

Ma l'importanza dei servizi Iveco si vede fin dalla fase dell'acquisto del veicolo. Per comprare un Daily il cliente dispone di varie soluzioni (Finanziamenti, Leasing, Package contract hire), tra cui scegliere in base alle proprie esigenze finanziarie e fiscali. In tutte queste formule può essere integrato un contratto di manutenzione ordinaria e/o straordinaria (Full, Drive-line, Eco, Sola Manutenzione), valido anche all'estero. Questo assicura la riduzione del down-time e la massima efficienza del veicolo o della flotta con costi di gestione programmabili al 100%.

## La migliore scelta per i professionisti

Il mondo del trasporto leggero cambia rapidamente, e le richieste dei clienti diventano sempre più diversificate e complesse. A tante domande, altrettante risposte: quelle del Nuovo Daily sono centinaia, come le versioni che il nuovo modello propone. Nascono dall'incrocio di un'offerta tra le più vaste e articolate del mondo, che soddisfa le più varie e complesse esigenze dei professionisti del settore: chi fa consegne (dal corriere urbano alla società internazionale di delivery), chi trasporta merci (dagli alimentari ai materiali per l'edilizia); chi trasporta persone (dagli scuolabus ai servizi di linea, dai veicoli attrezzati per persone a mobilità ridotta alle navette di lusso per aeroporti e hotel). Senza dimenticare quanti usano un camper su base Daily per godersi il tempo libero. Il Nuovo Daily si conferma un mezzo di lavoro e di trasporto accessibile a tutti, leader per produttività e versatilità nella sua categoria, perfetto per ogni tipo di clima, carico e missione. Lo fa giocando ancora la carta che si è rivelata vincente durante tutta la vita del modello: ascoltare il cliente e fare crescere il prodotto in base ai suoi desideri.

In coerenza con la prima e più importante richiesta che qualunque cliente fa al momento di acquistare un veicolo commerciale, il Nuovo Daily risponde offrendo innanzitutto "valore". Ecco allora una gamma ampia e articolata che si compone di 3 classi (L, S e C); con ruote singole o gemellate posteriori a seconda della massa totale a terra (da 2.8 a 6.5 tonnellate). Per i cabinati i passi sono da 3000 a 4750 mm e la carrozzabilità varia da 2520 mm a 6200 mm. Per i furgoni, invece, i passi sono da 3000 a 3950 mm, la volumetria varia da 7 a 17 metri cubi e le altezze disponibili sono tre: 1545, 1900 e 2100 mm. Infine, il cliente può scegliere il Daily AGile con cambio automatizzato, che può essere utilizzato in modo sequenziale o automatico, per la massima ergonomia e il massimo comfort di guida.

La gamma presenta anche una versione superecologica: il Daily CNG che utilizza un propulsore a metano derivato dalla tecnologia diesel.

<b>FURGONI</b>	<b>29L</b>	<b>29L</b>	<b>29L</b>	<b>35S</b>	<b>35S</b>	<b>35S</b>	<b>35S</b>
Motori	(10/12/14)	(10/12/14)	(10/12/14)	(10/12/14)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)
MTT	3200/3300	3200/3300	3200/3300	3500	3500	3500	3500
Portata utile max (kg)	1210/1310	1170/1270	1060/ 1160	1500	1460	1345	1220
Passo (mm)	3000	3000L	3300	3000	3000L	3300	3950
Unghezza totale (mm)	5077	5477	5997	5077	5477	5997	7012
Lunghezza interna (mm)	2600	3000	3520	2600	3000	3520	4560
Altezza interna (mm)	1545/ 1900	1545/1900	1900	1545/1900	1545/1900	1900/ 2100	1900/2100
Volume (m <sup>3</sup> )	7,3/9	8,3/10,2	12	7,3/9	8,3/10,2	12/13,2	15,6/17,2

	<b>35C</b>	<b>35C</b>	<b>35C</b>	<b>35C</b>	<b>40C</b>	<b>40C</b>	<b>40C</b>
Motori	(10/12)	(10/12)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12)	(10/12/15/18)	(10/12/14/18)
MTT (kg)	3500	3500	3500	3500	4200	4200	4200
Portata utile max (kg)	1385	1345	1230	1110	1970	1810	1665
Passo (mm)	3000	3000L	3300	3950	3000	3300	3950
Lunghezza totale (mm)	5077	5477	5997	7012	5077	5997	7012
Lunghezza interna (mm)	2600	3000	3520	4560	2600	3520	4560
Altezza interna (mm)	1545/1900	1545/1900	1900/2100	1900/2100	1545/1900	1900/ 2100	1900/2100
Volume (m <sup>3</sup> )	7,3/9	8,3/10,2	12/ 3,2	15,6/17,2	7,3/9	12/13,2	15,6/17,2

	<b>45C</b>	<b>45C</b>	<b>45C</b>	<b>45C</b>	<b>50C</b>	<b>50C</b>	<b>50C</b>
Motori	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)
MTT (kg)	4600	4600	4600	4600	5200	5200	5200
Portata utile max (kg)	2315	2270	2165	2030	2915	2870	2765
Passo (mm)	3000	3000L	3300	3950	3000	3000L	3300
Lunghezza totale (mm)	5077	5477	5997	7012	5077	5477	5997
Lunghezza interna (mm)	2600	3000	3520	4560	2600	3000	3520
Altezza interna (mm)	1545/1900	1545/1900	1900/2100	1900/2100	1545/1900	1545/1900	1900/2100
Volume (m <sup>3</sup> )	7,3/9	8,3/10,2	12/13,2	15,6/17,2	7,3/9	8,3/10,2	12/13,2

	<b>50C</b>	<b>60C</b>	<b>60C</b>
Motori	(15/18)	(15/18)	(15/18)
MTT (kg)	5200	6000	6500
Portata utile max (kg)	2630	3165	3640
Passo (mm)	3950	3950	3950
Lunghezza totale (mm)	7012	7012	7012
Lunghezza interna (mm)	4560	4560	4560
Altezza interna (mm)	1900/2100	2100	2100
Volume (m <sup>3</sup> )	15,6/17,2	17,2	17,2

<b>CABNATI</b>	<b>29L</b>	<b>29L</b>	<b>35S</b>	<b>35S</b>	<b>35S</b>	<b>35C</b>	<b>35C</b>
Motori	(10/12/14)	(10/12/14)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)
MTT	3200/3300	3200/3300	3500	3500	3500	3500	3500
Portata utile max (kg)	1500/1600	1485/1585	1765	1750	1735	1645	1620
Passo (mm)	3000	3450	3000	3450	3750	3000	3450
Sbalzo posteriore (mm)	920	1355	920	1355	1665	1240	1355
Lunghezza totale (mm)	5014	5899	5014	5899	6509	5334	5899

	<b>35C</b>	<b>35C</b>	<b>40C</b>	<b>40C</b>	<b>40C</b>	<b>40C</b>	<b>45C</b>
Motori	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(15/18)
MTT	3500	3500	4200	4200	4200	4200	4600
Portata utile max (kg)	1610	1600	2250	2220	2205	2195	2610
Passo (mm)	3750	4100	3000	3450	3750	4100	3000
Sbalzo posteriore (mm)	1665	1715	1240	1355	1665	1715	1240
Lunghezza totale (mm)	6509	6909	5334	5899	6509	6909	5334

	<b>45C</b>	<b>45C</b>	<b>45C</b>	<b>45C</b>	<b>50C</b>	<b>50C</b>	<b>50C</b>
Motori	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)
MTT	4600	4600	4600	4600	5200	5200	5200
Portata utile max (kg)	2580	2560	2530	2505	3205	3175	3150
Passo (mm)	3450	3750	4350	4750	3000	3450	3750
Sbalzo posteriore (mm)	1355	1665	1890	2350	1240	1355	1665
Lunghezza totale (mm)	5928	6538	7363	8223	5334	5928	6538

	<b>50C</b>	<b>50C</b>	<b>60C</b>	<b>60C</b>	<b>60C</b>	<b>60C</b>	<b>65C</b>
Motori	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)
MTT	5200	5200	6000	6000	6000	6000	6500
Portata utile max (kg)	3125	3100	3760	3740	3710	3675	4255
Passo (mm)	4350	4750	3450	3750	4350	4750	3450
Sbalzo posteriore (mm)	1890	2350	1355	1665	1890	2350	1355
Lunghezza totale (mm)	7363	8223	5928	6538	7363	8223	5928

	<b>65C</b>	<b>65C</b>	<b>65C</b>
Motori	(15/18)	(15/18)	(15/18)
MTT	6500	6500	6500
Portata utile max (kg)	4240	4205	4175
Passo (mm)	3750	4350	4750
Sbalzo posteriore (mm)	1665	1890	2350
Lunghezza totale (mm)	6538	7363	8223