

El Camión

LA REVISTA DE IVECO PARA EL MUNDO DEL TRANSPORTE

RALLYE
DESIGN

MEDIO AMBIENTE

Ecoline, una gama amigable con el entorno

SEGURIDAD VIAL

El correcto uso de los camiones en la ruta

BUSES

La nueva Daily Minibús marca la diferencia en Buenos Aires



¡IVECO CAMPEÓN!

G. De Rooy

2016: El desafío de ser líderes



El año pasado preveíamos finalizar, por sexto año consecutivo, como líderes en ventas del mercado de camiones de carga de más de 16 toneladas. Y así fue. Con el 31,6% de participación, superamos ampliamente el cuarto de mercado.

Esto se da en un clima de total cambio y apuestas por parte de Iveco, y no es algo menor de destacar. Con un nuevo Gobierno, y nuevas reglas de mercado, a fines de 2015 renovamos por completo nuestra oferta de camiones y utilitarios en Argentina con altos estándares tecnológicos, de rendimiento y diseño: presentamos en sociedad a la nueva familia Ecoline.

Con la implementación de la tecnología Euro V a la que atiende nuestra flamante gama, no hemos hecho otra cosa más que ratificar la fortaleza y la confiabilidad de nuestros productos, que junto a la amplia cobertura de la red de concesionarios a lo largo del territorio nacional y el soporte de asistencia y postventa, hacen que en 2016 nuestra expectativa sea mantenernos en lo más alto del mercado.

Tras más de 46 años de presencia en el país, damos comienzo a un nuevo ciclo con más ambición que nunca.

Sebastián Rodríguez Macías
Director Comercial de Iveco Argentina

Revista El Camión es una publicación de Iveco. Los artículos aquí publicados no necesariamente representan la opinión de la empresa sobre el asunto. La reproducción total o parcial de las notas es permitida, siempre que esté identificada la fuente.

Comunicaciones Argentina
Editor: Sebastián Giménez
Consejo Editorial: Sebastián Rodríguez Macías / Guido Poliseri / Juan Ignacio Pena / Pablo Princich / Christian Schroder / Sergio Gil
Edición Periodística: Federico Mayer

Producción: Emilio Graffignano
Fotografías:
Archivo Iveco
Julián Valerga
Diagramación: Norma López
Sugerencias y opiniones:
Página | Comunicación
Montañeses 2641 2ºD
(1428) Buenos Aires, Argentina
e-mail: argentina@pgl.com.com

La Daily, el “Mejor vehículo comercial 2016”

La sección MT Motores del diario La Tercera junto a la Asociación Nacional Automotriz de Chile y 16 medios especializados, premiaron a la Iveco New Daily como “Mejor vehículo comercial 2016” en lo que fue la 9 entrega de este galardón. El evento destacó a los mejores vehículos de esta temporada luego de una masiva prueba realizada en el Autódromo Internacional de Codegua (AIC), con más de un centenar de autos y utilitarios que rodaron a lo largo de los 4,39 kilómetros que componen el circuito. Para la elección de los mejores se consideraron los modelos nuevos, las renovaciones y los restyling puestos a la venta entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de

2015. De ese listado, el jurado definió a los 51 finalistas, repartidos en 12 categorías, los cuales se reunieron el 28 de diciembre en la pista del AIC, instancia obligatoria, a fin de acceder al galardón, para permitirle a la prensa realizar la última toma de contacto con los vehículos y poder establecer sus preferencias. La evaluación del jurado contempló tres criterios: producto, dinámica y valor. En producto se valoraron criterios como novedad en su segmento, diseño, calidad percibida, evolución respecto de su antecesor, habitabilidad, funcionalidad, tecnología y mecánica. Mientras que en Dinámica se hizo especial énfasis en la seguridad, calidad y performance en la pista. En el ítem



Valor se ponderó el posicionamiento del modelo, competitividad, relación precio/equipamiento y diferenciación con rivales, entre otros. Cada uno de estos aspectos recibió una nota (del 1 al 10), eliminándose la más baja y la más alta. La New Daily, el único utilitario con chasis de camión, superó con éxito las tres instancias tras los test realizados por los especialistas.

El Hi-Way en Batman v Superman: Dawn of Justice



CNH Industrial y la empresa hermana Fiat Chrysler Automobiles North America (FCA US LLC) proveerán los vehículos para el rodaje de la película

Batman v Superman: Dawn of Justice, del director Zack Snyder. La alianza exclusiva entre FCA US LLC y Warner Bros. Pictures para el rodaje de esta película establece la presencia de los vehículos comerciales de la marca Iveco de CNH Industrial. El debut cinematográfico del Iveco Stralis Hi-Way, vehículo pesado de Iveco, tiene lugar en una escena de persecución a alta velocidad junto al icónico Batimóvil. Dado que muchas de las escenas de acción de Batman v Superman: Dawn of Justice fueron rodadas en las inmediaciones de la sede de FCA en Detroit, la integración de los productos respondió a los requerimientos del director y el amplio porfolio de las marcas FCA y CNH Industrial permitió que ambas empresas cubrieran casi todas las necesidades de vehículos de la película. Además del camión comercial pesado Stralis de Iveco, la flota de la película está conformada por vehículos de las marcas Jeep, Dodge, Chrysler, FIAT, Alfa Romeo y Maserati.

Por sexto año consecutivo, líder de mercado

Por sexta vez consecutiva, Iveco finalizó el año liderando las ventas de camiones de más de 16 toneladas con un total del 31,6% de participación, es decir, superando ampliamente el cuarto del mercado. La firma del grupo CNH Industrial se destacó en el segmento Semi-Heavy dominando con un porcentaje anual de ventas del 36% con sus modelos Tector y Tector Attack. En tanto que en el segmento Heavy y Extra Heavy lideró con un total de 26%, colocando en las rutas argentinas los modelos Stralis y Cursor. Este último, además, sobresale de la competencia en el segmento Heavy < 340 CV al alcanzar el 32% de participación. De esta manera, Iveco encara el 2016 con más ambición que nunca en un mercado en el que está presente desde hace 46 años.



Daily Minibús, el vehículo que marca la diferencia en un servicio que crece en Buenos Aires

Único en su segmento, el Iveco Daily Minibús 19+1 se destaca en el negocio de los chárter por su resistente chasis.



Las terminaciones del minibús son 100% reemplazables en caso de alguna eventualidad y al ser de industria nacional son fáciles de conseguir.

Hoy por hoy, los servicios de chárter son un negocio que crece a pasos agigantados, y un desarrollo exponencial requiere de una inversión tecnológica acorde a las exigencias que impone el mercado. Actualmente, según un cálculo del diario La Nación, un promedio de 15.000 trabajadores viajan hacia la Ciudad de Buenos Aires en servicios de combis. El hecho de transportar esa cantidad de personas, hace que los vehículos se vean expuestos diariamente a maltratos y pruebas de exigencia propios de un servicio de estas características.

Atendiendo a esta situación, Iveco presentó a fines de 2015 la renovada Daily Minibús para 19 pasajeros, el único vehículo del segmento de citybuses con chasis estructural. El bus urbano de la marca se destaca por su renovada estética

exterior e interior, revestimientos lavables realizados en materiales más fuertes y de mejor terminación y asientos más grandes, lo que transforma a este producto de la familia Daily en el más resistente del mercado de servicios chárter. Además, el rediseño del utilitario atendió a cuestiones de estética, confort y practicidad, como la nueva iluminación, el flamante equipo de aire acondicionado de tipo central (desarrollado exclusivamente para este modelo por la firma alemana Webasto), el cortinado y el tacógrafo, todos aditamentos que provienen de serie.

Para Hugo Pochettino, gerente de buses de Iveco Argentina, “en un mercado cada vez más competitivo, es vital trabajar no sólo en el costo de adquisición sino también mantener los costos de operación lo más bajo posibles”. Esta característica es otro punto a favor para un producto que además de presentarse como el más duradero lo hace también como uno de los más económicos, un doble factor a tener en cuenta siempre por el propietario a la hora de realizar el cálculo costo/beneficio. “La familia Daily es reconocida por el bajo consumo de combustible y el bajo costo de mantenimiento. La

simpleza del vehículo, la robustez de su cadena cinemática y la facilidad de mantenimiento se combinan con un equipamiento interior que combina estética, robustez y simpleza”, destacó Pochettino.

El nuevo Daily Minibús se comercializa a lo largo de la vasta red de concesionarios que Iveco posee a través del país.



| Dimensiones (mm) | | 50C16 CITY BUS |
|-----------------------------------|---|-------------------|
| Entre ejes | A | 3.950 |
| Tipos de techo | | H2 |
| Longitud máxima | B | 7.012 |
| Altura máxima – vacío | K | 2.745 |
| Ancho | E | 1.996 |
| Distancia entre ruedas delanteras | M | 1.696 |
| Distancia entre ruedas traseras | N | 1.541 |
| Espacio libre en el eje delantero | P | 190 |
| Espacio libre en el eje trasero | Q | 150 |
| Voladizo posterior | D | 2.064 |
| Radio de giro – neumático | | 7.010 |
| Radio de giro – pared | | 7.570 |

| Area de Pasajeros | |
|-------------------|----------------|
| Longitud | 4.560 |
| Altura interior | 1.900 |
| Ancho interior | 1.800 |
| Asientos | 19 + conductor |

| Características del Motor IVECO FIC 50C16 | |
|---|--|
| Cilindrada total - cm ³ | 2.998 |
| Diámetro y recorrido – mm | 95,8 X 104 |
| Relación de compresión | 19,0:1 |
| Potencia Máxima | 114 kW (155 cv) a 3.500 rpm |
| Torque Máximo | 400 Nm (41 mkgf) de 1.700 a 2.600 rpm |

| Pesos (kg) (2) | |
|------------------------------------|-------|
| Peso Bruto Total - PBT | 5.000 |
| Capacidad del eje delantero | 1.900 |
| Capacidad del eje trasero | 3.700 |
| Peso del eje delantero | 1.370 |
| Peso del eje trasero | 1.270 |
| Peso propio total ² | 2.640 |
| Capacidad de carga | 2.360 |
| Capacidad Máxima de Tracción - CMT | 8.000 |

Iveco campeón: el camión más resistente y poderoso

El potente Powerstar del Team Iveco De Rooy lideró en la mayor parte de la competencia y finalizó con un margen superior a una hora sobre su perseguidor inmediato.

“Lo importante será ir tranquilos en la primera semana y esperar las dunas, atacaremos en la segunda semana. Me gustan más los caminos de arena y navegación que aquellos parecidos al WRC en los que las diferencias serán escasas”, advertía Gerard De Rooy días antes de la largada oficial del Rally Dakar en Buenos Aires. Y el holandés estaba en lo cierto. La estrategia del piloto holandés, líder del equipo, funcionó a la perfección. Mientras que MAN dominaba las primeras etapas de raid y Kamaz no tenía un propicio comienzo, Iveco hacía un desempeño estratégico preocupándose principalmente por ocupar lugares en el podio tras finalizar cada tramo. Luego llegaría la hora de pisar el acelerador. La clave para De Rooy estuvo in-

mediatamente después de la jornada de descanso en Salta, tal como se había anticipado el holandés. Las etapas 8, 9 y 10 eran las que más asustaban a las tripulaciones por su alto grado de dificultad de navegación en dunas y mares de arena. Allí fue donde Gerard de Rooy, su navegador Moisés Torrallardona y su mecánico Darek Rodewald supieron llevar de manera excelente su Iveco Powerstar para capturar la punta y en sólo otros dos días estirar la diferencia a más de una hora y cuarto con respecto a sus rivales. Gerard De Rooy se adjudicó tres etapas: la 4ta (Jujuy-Jujuy), la 8va (Salta-Belén) y la 9na (Belén-Belén). Estas victorias, sumadas a que el team tuvo en todas las etapas al menos un camión en el podio de la general, hicieron

que el experimentado piloto se hiciera con el título del Dakar por segunda vez, siempre arriba de un Iveco. Esto le permite llegar a 30 triunfos en tramos cronometrados y se convierte en el tercer piloto de camiones más ganador de especiales de la historia y el 7mo entre las cuatro categorías del Dakar. De Rooy también superó a su padre Jan, ganador de la edición 1987 del entonces tradicional París-Dakar.

Un equipo completo

A pesar del abandono prematuro del checo Aleš Loprais, el Team Iveco De Rooy tuvo el apoyo de dos fuertes pilares: Ton van Genugten y Pep Vila. Los pilotos de los Trakker #516 y #518 supieron estar en todo momento a disposición de los Powerstar, pero afortunadamente, y gracias a las etapas sin inconvenientes para los líderes, pudieron mantener un ritmo que les permitió dos grandes resultados. Van Genugten cerró el Dakar en el Top 5 y Pep Vila en el Top 10, sumando cuatro vehículos entre los primeros diez de la carrera y dejando a Iveco como la mejor marca de Camiones en la edición 2016.

“Ha sido estupendo. No solo nuestro camión, sino todo el equipo, por su calidad y estrategia que funcionó muy bien, pero también por todo el ambiente que se generó. Tener un equipo fuerte fue crucial, pero tienes que tener suerte también. Nosotros fuimos siempre bien y arriesgamos cuando lo teníamos que hacer”.
Gerard De Rooy



| POSICIÓN | PILOTO | MARCA | TIEMPO |
|----------|-------------------------|---------|------------|
| 1 | GERARD DE ROOY (NLD) | IVECO | 44h42m03s |
| 2 | AIRAT MARDEEV (RUS) | KAMAZ | a 1h10m27s |
| 3 | FEDERICO VILLAGRA (ARG) | IVECO | a 1h10m27s |
| 4 | HANS STACEY (NLD) | MAN | a 2h23m01s |
| 5 | TON VAN GENUGTEN (NLD) | IVECO | a 2h30m59s |
| 6 | PASCAL DE BAAR (NLD) | RENAULT | a 3h04m07s |
| 7 | EDUARD NIKOLAEV (RUS) | KAMAZ | a 3h39m23s |
| 8 | JAROSLAV VALTR (CZE) | TATRA | a 3h54m30s |
| 9 | PIETER VERSLUIS (NLD) | MAN | a 3h57m52s |
| 10 | PEP VILA (ESP) | IVECO | a 4h55m04s |
| - | ALEŠ LOPRAIS (CZE) | IVECO | abandono |





“Estamos muy contentos. Armamos un gran equipo y en las partes difíciles no fallamos nunca. Al principio no lo esperábamos, pero cuando vimos que teníamos el ritmo salimos a buscarlo. El Dakar es durísimo, es una carrera muy larga y esta es una categoría muy importante, hay mucha rivalidad”.
Federico Villagra

Villagra hace historia a bordo de un Iveco

El cordobés fue el primer argentino en hacer podio en la categoría camiones. Lo hizo a bordo de un Powerstar del team La Gloriosa De Rooy.

Múltiple campeón de motocross y rally, Federico Villagra llegaba a esta edición del Dakar como un bicho raro ya que se animaba a montarse en un camión para hacer su primera experiencia en la categoría y en un contexto tan exigente como es este raid. El “Coyote” estuvo probando el Iveco Powerstar unos meses antes, en las dunas de Marruecos, para llegar de la mejor manera posible y sumar kilómetros arriba del trompudo con el cual tendría la experiencia dakariana.

Y sirvió. El argentino estuvo a la altura de las expectativas: se mantuvo siempre cerca del podio, lideró la general y finalizó tercero. Demostró ser un ducho conductor de cualquier tipo de vehículos, ya que no tuvo mayores sobresaltos a la hora de competir contra experimentados del rubro. Sorprendió a propios y ajenos por su osadía y velocidad convirtiéndose en el primer argentino en ocupar un lugar en el podio de la categoría camiones.



El argentino Federico Villagra, a bordo de un Iveco Powerstar, atraviesa el Salar de Uyuni, en Salta.



Ecoline, una gama amigable con el entorno

Con la renovación completa de su gama, Iveco coloca en el mercado argentino los camiones más eco-friendly de los distintos segmentos.



Pasaron 20 años desde que se establecieron las normas Euro I y desde 1996 hasta la fecha, se ha instalado en el planeta una conciencia y un énfasis por mejorar la situación medioambiental de la Tierra. Hace años que Iveco y el grupo CNH Industrial se han embanderado en esta causa. Por ello, nuestra marca, en su compromiso, ha renovado toda su gama de vehículos bajo el amparo de las normas Euro V con un desarrollo tecnológico que hace que los camiones y utilitarios Iveco sean amigables con el entorno mejorando considerablemente su performance para reducir al máximo las emisiones nocivas. Desde 1996 a 2016 los límites máximos permitidos para las emisiones contaminantes de motores diesel vehiculares se redujeron entre un 70% para el monóxido de carbono y un 95% para el material particulado, por ello hoy 18 camiones Euro V contaminan lo mismo que sólo 1 camión Euro I.

Para alcanzar las reducciones necesarias, Iveco se centró en desarrollar nuevas tecnologías concentradas principalmente en el pos tratamiento, una etapa que hasta el momento prácticamente nadie había tratado. En la actualidad existen dos tecnologías disponibles para ser aplicadas en Euro V: EGR (Recirculación de Gases de Escape) y SCR (Reducción Catalítica Selectiva), siendo la última la que requiere de la utilización de la urea. Si bien ambas tecnologías consiguen alcanzar los límites solicitados, sus características intrínsecas y la misión que requiera el cliente hacen que sea recomendable una sobre la otra. EGR tiene mayores beneficios en motores de baja cilindrada, de altas velocidades de rotación y que no trabajan continuamente a plena carga como es el caso de la distribución urbana; por ello, en Iveco hemos elegido EGR para toda la gama Daily y SCR para el resto de los modelos.

Cómo funciona la reducción de gases

Cada sistema utiliza una "estrategia" diferente. El sistema EGR, gracias a la recirculación de gases de escape dentro del motor, acondiciona óxido nitroso (NOx) mientras que en la etapa de pos tratamiento reduce el material particulado (MP) utilizando un filtro de partículas. Hay una relación directa entre temperatura de pico de combustión y la cantidad de NOx, por lo que reduciendo la primera se reduce la otra. EGR se basa en este principio: el sistema toma una porción de los gases de escape, los enfría y los ingresa nuevamente al cilindro (los recircula) para bajar la temperatura y por consecuencia los NOx. En el tubo de escape los gases pasan por un filtro de partículas que reducen el alto contenido de MP con el que egresan del motor. SCR, en tanto, utiliza una estrategia opuesta. Obtiene del motor gases con muy bajo MP siendo en el pos tratamiento, urea y catalizador mediante, donde logra cumplir

con los NOx exigidos. Mediante altas presiones de inyección y cámaras de combustión más eficientes se logran gases de escape de bajo MP, luego la urea es inyectada en el flujo caliente (nunca entra a los cilindros ni forma parte de la combustión) donde se vaporiza y se descompone formando amoníaco (NH3) y dióxido de carbono (CO2); dentro del catalizador el NH3 convierte el óxido nitroso (NOx) en nitrógeno (N2) y agua (H2O).

Cuestión de performance y mantenimiento

Es importante aclarar que las tecnologías Euro V son más eficientes en cuanto a consumo de combustible, en nuestro caso con reducciones de hasta el 10% respecto a los motores generación Euro III. Si bien hay que tener presente que los motores SCR consumen urea que, aunque no es un combustible, pasa a formar parte de los costos de operación, los motores de Iveco han sido optimizados para lograr bajo consumo de urea, llegando a un mínimo de aproximadamente 3.5%.

Independientemente de la tecnología, el mantenimiento y la forma de conducción hay dos factores importantes al momento de contener consumos de combustible: los

¿QUÉ ES LA UREA?

La urea, que se conoce en Argentina como Arnox 32 y en Europa como Ad-Blue, la utiliza solamente la tecnología SCR. Es un producto inodoro, no irrita la piel, no es explosivo ni contaminante pero si es corrosivo para los metales y se almacena en un tanque totalmente independiente que generalmente es de plástico. Básicamente es un aditivo líquido formado por urea diluida al 32.5% en agua de alta pureza utilizado como agente reactivo dentro del catalizador para transformar los óxidos de nitrógeno en vapor de agua y nitrógeno.

motores tienen un rango de revoluciones donde el consumo es mínimo y el torque entregado es el necesario para tener una buena performance. Lo ideal es mantener al motor trabajando en esta zona realizando los cambios de marcha en el momento oportuno, sencillo para choferes experimentados y para las cajas automatizadas cuando se las utiliza en el modo ECO.

Además, tanto la calidad del combustible utilizado, los lubricantes y el mantenimiento juegan un papel fundamental para mantener los sistemas funcionando correctamente y asegurar que el vehículo no pierda performance y no contamine. Si bien es muy importante para ambas tecnologías, los sistemas EGR requieren un poco más de atención en estos aspectos dado que son más sensibles. Tanto EGR como SCR prácticamente tienen vida útil ilimitada si se siguen las pautas de mantenimiento y se utiliza aceite, combustible y urea que cumplan con las especificaciones recomendadas.



ECOLINE

El correcto uso de camiones en las rutas

Christian Schröder, responsable de vehículos pesados de Iveco Argentina, nos enseña las maneras de evitar riesgos potenciales con el camión en la ruta.

¿En qué casos puede volcar un camión?

Un camión puede volcar en diversas situaciones. La probabilidad aumenta si la carga que lleva tiene el centro de gravedad alto, si está mal estibada y se desplaza dentro de la zona de carga. Por otro lado, también con cargas altas, la pinchadura de un neumático, puede llevar a que otros neumáticos del mismo lado del camión también se pinchen por la sobrecarga y la consecuente inclinación podría derivar en un vuelco. Otro caso que puede derivar en un accidente es tomar una curva a alta velocidad, o en caso de una frenada de emergencia, si el camión no cuenta con frenos ABS, que al bloquear los frenos se “cruce” y pueda volcar.

¿Cuáles son medidas de seguridad que hay que tomar en cuenta para salir a la ruta con el camión?

Siempre respetar las cargas máximas especificadas por los fabricantes de los equipos, sea camión, tractor, acoplado o semirremolque. Respetar siempre la legislación: las velocidades máximas permitidas, zonas y carriles de circulación, pesos máximos permitidos. Que el mantenimiento del/los vehículo/s sea el adecuado y finalmente que el chofer esté debidamente capacitado y se respeten sus horarios y jornadas laborales.



Si un camión está retrocediendo, ¿qué medidas de seguridad hay que tomar para evitar accidentes?

Las mismas que en cualquier otro vehículo, remarcando que en un camión, por su dimensión, puede haber más zonas ciegas comparado con vehículos pequeños. Los camiones cuanto más grandes, menos suelen maniobrar en espacios públicos y sí en playas de maniobras, minimizando los riesgos ya que no son lugares de circulación libre, sea tanto de vehículos como de transeúntes. Como regla general, en el tránsito, siempre es conveniente mantener una distancia prudencial respecto de un camión, cualquiera sea su tamaño. Esto minimiza el riesgo de quedar en una de las mencionadas zona ciega y posibilita que el chofer vea a través de los medios de visión directa (parabrisas, cristales laterales y luneta en caso haya) e indirecta (espejos retrovisores) todos los individuos que lo rodean, pudiendo esquivarlos o detener la maniobra para evitar embestirlos.

¿Qué innovaciones tecnológicas está aplicando Iveco para mejorar la seguridad en los camiones?

El último lanzamiento de la marca en Europa, el nuevo Eurocargo, posee varias innovaciones relacionadas con la seguridad, como ser:

- Protege la carga y al conductor, añadiendo por primera vez un airbag en el volante.
- Aumenta también la seguridad activa, gracias a la instalación de nuevos dispositivos electrónicos de serie para la asistencia a la conducción.
- El Lane Departure Warning System (LDWS) advierte cuando el vehículo cambia de carril de manera imprevista. Gracias a una cámara montada en la parte central del salpicadero, el sistema reconoce las líneas del carril de la carretera y emite una alarma acústica cuando detecta una desviación del vehículo, hacia uno u otro lado, sin que se hayan



accionado los indicadores de dirección.

- Control electrónico de estabilidad (EVSC)
- El Advanced Emergency Braking System (AEBS) ayuda a prevenir los accidentes causados por distracciones del conductor. El sistema mide la distancia que hay hasta el vehículo que está delante, calcula el tiempo de la posible colisión y lanza una doble advertencia antes de accionar los frenos. Si se trata de un obstáculo en movimiento, el sistema interviene automáticamente reduciendo la velocidad a 32 km/hora para evitar el impacto. Si se trata de un obstáculo fijo, el sistema puede prevenir y moderar el impacto reduciendo la velocidad en 10 km/hora.
- El Adaptive Cruise Control (ACC) adecúa la velocidad manteniendo la distancia con respecto al vehículo que va delante. Para ello utiliza el mismo radar del AEBS (con un radio de 120 metros), e interviene automáticamente, primero reduciendo el par, luego accionando el freno motor y por último, activando el freno de inercia.
- Para mejorar la visibilidad y la seguridad de conducción monta de serie las luces diurnas o Daytime Running Lights (DRL) de LED. Opcionalmente, también se puede equipar con los faros de xenón.
- Los mandos del volante para gestionar los dispositivos audio y Bluetooth™ evitan movimientos peligrosos y permiten que el conductor se concentre en la conducción.

¿Cuál es la manera adecuada de mantener un camión?

Respetar la ejecución de cada uno de los servicios según detalla el Manual de Uso y Mantenimiento de la unidad, adecuando las frecuencias de cambio al uso leve o severo según corresponda. Es importante además, utilizar repuestos originales y los fluidos recomendados por Iveco lo cual permite asegurar la mayor vida útil de los componentes.

La red de concesionarios y servicios técnicos más grande del país



MÁXIMO BONAMICO (Aurelia)

Representar a Iveco significa representar a una marca líder de camiones, reconocida a nivel internacional y que es sinónimo de seguridad, calidad y responsabilidad. Es decir, todo lo indispensable en el mundo del camión ya que es un bien de capital. La gran red de servicios que ha construido a nivel nacional, y también en los países limítrofes, es algo a destacar como así también la amplia gama de productos que ofrece junto con los adelantos tecnológicos que implementa. Nuestros clientes nos comentan que cumplen satisfactoriamente todas sus expectativas. De hecho, cuando un cliente entra a

un concesionario Iveco lo que busca es seguridad, responsabilidad, información técnica y financiera. Quiere asesorarse para que se le brinde la mejor ecuación precio-calidad en la gama de vehículos que necesite para su actividad. Y eso es lo que encuentra en nuestra red. Nuestros equipos de ventas se destacan por sus conocimientos. Y finalmente, la diferencia se marca por nuestro gran servicio de pos-venta. En una geografía tan grande como la de Argentina, con su extensión y diversidad, es muy importante que el usuario sepa que tiene siempre al alcance un punto de asistencia confiable.



las normas anticontaminantes Euro V, ha constituido una renovación integral de toda la línea que la eleva al nivel europeo; muy apreciada por nuestros clientes. En este sentido, lo primero que valora el cliente es el trato profesional y el asesoramiento para la mejor cobertura de sus necesidades, con la amplia y moderna gama que tenemos disponible para ofrecerle. En nuestro caso, por la amplia dispersión territorial en toda la Patagonia valora también los puntos de atención tanto de venta como de servicios y repuestos. La evolución de la calidad de la postventa de IVECO es notoria: desde los programas de capacitación técnica, los talleres móviles para emergencias y mantenimientos en el campo absolutamente equipados, los lanzamientos de los programas de garantía extendida y mantenimientos programados hasta la mejora continua respecto a la provisión de repuestos en tiempos cada vez mejores. Todo ello apunta a seguir diferenciándonos de nuestros competidores.

FERNANDO FIORASI (Fiorasi)

Los orígenes del Grupo Fiorasi datan del año 1957 y la primera marca comercializada en la inhóspita zona patagónica de aquella época fue Fiat pero con camiones y tractores. Los autos y las distintas marcas vinieron después, con la evolución de los negocios. Por eso la identificación tan fuerte con la marca Iveco, el gran orgullo de representarla y el conocimiento de generaciones sucesivas tanto de nuestros clientes como de directivos de la terminal. A punto de cumplir 60 años, nuestra sociedad es preexistente a la marca y sus actividades en la Argentina. La evolución y el posicionamiento actual de liderazgo de nuestra querida Iveco nos llenan de alegría y nos hace ser absolutamente optimistas respecto a nuestro futuro en conjunto. Los camiones de la línea pesada fabricados en nuestro país, son orgullo de la Industria Argentina y logran los más altos estándares en calidad de fabricación. La nueva línea integral Ecoline lanzada sobre finales del año anterior y que cumple con

Iveco presenta el nuevo Eurocargo en BAUMA 2016

Iveco se une a Case en una de las muestras comerciales más importantes de la industria de la construcción para presentar el Eurocargo 4x4, "International Truck of the Year 2016", y toda la gama para el sector.



Iveco participa en Múnich, Alemania, del BAUMA 2016, la exposición más importante sobre materiales de construcción, máquinas de minería y vehículos para la construcción y equipamiento, en donde exhibe cuatro productos clave desarrollados para empresas de construcción: el nuevo Eurocargo 4x4, en su presentación al público, el nuevo camión volquete trilateral de acero Daily 4x4, el camión volquete trilateral Trakker 6x6 y el camión basculante Astra HD9 8x6. La marca de vehículos comerciales expondrá sus productos junto a su marca hermana Case, en su división Construction Equipment.

Nuevo Eurocargo 4x4: Debut europeo

En el segmento mediano, Iveco presenta el nuevo Eurocargo 4x4

de 15 toneladas, que se encuentra exhibido en el área de Infraestructura del stand de Case. Este vehículo también pertenece a una familia de productos que tuvo una muy buena recepción en la industria, galardonada con el codiciado título "International Truck of the Year 2016".

El nuevo Eurocargo 4x4 está diseñado para los trabajos todoterreno más exigentes y es una buena solución para utilizar en construcciones y obras urbanas. Es el único vehículo de gama mediana que cumple con la normativa de emisión EuroVI, ya que cuenta con un sistema anticontaminación, el sistema HI-SCR con filtro de partículas diesel pasivo.

El nuevo Eurocargo 4x4 incorpora mayor protección para la conducción todoterreno, como parachoques de acero, escalones de acceso retráctiles y un protector especial del radiador. Cuenta con una mordaza de remolque delantera y se encuentra disponible con toma de fuerza. Las cajas de cambios manuales ZF de seis velocidades están equipadas con un sistema "Servoshift" que facilita el cambio de marcha aún en las condiciones de trabajo más exigentes. El diferencial longitudinal proporciona doble tracción permanente, distribuyendo el par entre los ejes delanteros y traseros. Se puede seleccionar una relación de distribución rápida o lenta según las condiciones (por carretera / todoterreno). Además, los tres bloques del diferencial garantizan la tracción aún en condiciones de bajo agarre. Debido a su ángulo de giro extremadamente angosto que oscila entre los 40 y 48 grados, dependiendo de los neumáticos, el Eurocargo es tan cómodo para conducir en la ciudad como fuera de la carretera.

Nuevo Daily 4x4: Preparado para todoterreno

Tras el gran éxito del nuevo Daily, que recibió el prestigioso galardón "International Van of the Year 2015", Iveco lanzó al mercado el nuevo Daily 4x4. Este vehículo está preparado para todo tipo de terreno, todo tipo de caminos y todo tipo de condiciones: puede utilizarse en obras, en tareas de construcción y de mantenimiento en las alturas más elevadas. Su fuerza y durabilidad son únicos en su segmento, gracias a su especial chasis todoterreno. De hecho, una de sus fortalezas es el chasis de largueros en sección "C", característico de la gama Daily, que facilita el carrozado y garantiza robustez en todo tipo de tareas.

Trakker: Redefine lo imposible en canteras y obras de construcción

La versión del Trakker de 26 toneladas 6x6, de tres ejes equipada con un volquete trilateral se encuentra exhibido en el área de Canteras del stand. El Trakker, diseñado para ser utilizado en canteras y construcciones, tiene un desempeño sobresaliente en terrenos impenetrables y accidentados, soportando las tensiones constantes producidas por las condiciones más adversas.

El Trakker ha demostrado en numerosas oportunidades su gran capacidad para trabajar bajo presión en las condiciones más adversas, llevando al extremo los límites de rendimiento en la carrera de rally más rigurosa del mundo, el Dakar. Recientemente, dos Trakkers de Iveco del equipo De Rooy compitieron en el Rally Dakar 2016 y terminaron la carrera en el quinto y décimo puesto, demostrando la fortaleza y confiabilidad de este vehículo.

ECOLINE

Seguinos en:



iveco argentina

CNH
INDUSTRIAL

IVECO