

Il fatto

A due anni dalla presentazione del Daily 2.3 HPI (Segovia, 2002), Iveco continua il rinnovo della gamma e presenta al mercato innovazioni importanti, unitamente ad interventi stilistici che riaffermano l'eleganza del veicolo.

Iveco introduce due nuovi modelli:

- Daily .14
 - Daily .17
- entrambi dotati di una nuova powertrain che confermerà la leadership di Iveco in questo settore.

Inoltre presenta al mercato la versione **Daily Agile** che, grazie al suo **cambio automatizzato** da sfruttare in modo sequenziale o automatico, offre un comfort di guida di solito riservato al mondo delle autovetture.

Oltre il comfort, le performance e la produttività dei suoi veicoli, Iveco fa della **sicurezza** un tema principale introducendo sulla gamma Daily il sistema **ESP** (Electronic Stability Program).

Le novità in sintesi.

I NUOVI MODELLI .14(HPI) E .17(HPT)

Un nuovo motore

Il motore è un 3.0 lt. destinato ai modelli con le mission più impegnative e i carichi più gravosi:

- cabinati e furgoni con ruote gemellate
- MTT fra 3.5 e 6.5 ton.

Si tratta di un motore forte e versatile, fatto per affrontare in scioltezza e in sicurezza tutte le situazioni di utilizzo, assicurando la massima capacità di disimpegno, grazie ad una riserva di coppia sempre a disposizione del guidatore.

L'iniezione diretta common rail che permette di raggiungere fino a 1800 bar di pressione all'iniettore, insieme al doppio albero a camme in testa e alle 4 valvole per cilindro, garantisce il miglior rapporto tra prestazioni e consumi.

Viene offerto in due versioni:

- **3.0 HPT per il modello .17**, con turbina a geometria variabile, che raggiunge i 166 CV di potenza e 380 Nm di coppia massima
- **3.0 HPI per il modello .14**, con turbocompressore con valvola wastegate, che arriva a 136 CV di potenza e 340 Nm di coppia massima.

166 CV e 380 Nm
BEST IN CLASS

HPI = High Performance Injection
HPT = High Performance Turbine

A conferma della continua ricerca e attenzione per l'ambiente da parte Iveco, dal 1° trimestre 2005 il modello .14 sarà disponibile anche in versione a norme Euro 4, che entreranno in vigore dal 4° trimestre 2006.

Un cambio rivisto

Per sfruttare a fondo queste potenze e coppie è stato sviluppato un **nuovo cambio manuale a 6 marce con 6^a marcia in overdrive**, che permette di viaggiare anche in autostrada con regimi motore contenuti..

L'innesto delle marce è facilitato da sincronizzatori di nuovo tipo.

Comfort e piacere di guida

Grazie alla sua grande elasticità il nuovo motore rende la guida più confortevole e piacevole e riduce il numero dei cambi marcia: infatti la coppia massima è disponibile già a 1250 giri/min. e lo rimane fino a 3070 giri/min.

Silenziosità

Il comfort è aumentato da un nuovo e straordinario abbattimento del rumore in cabina: rispetto alle versioni .13 e .15 precedenti, le nuove versioni .14 e .17 presentano la metà del rumore quando si viaggia a piena velocità e addirittura un terzo quando il motore gira al minimo.

Aumenta quindi anche la possibilità di parlarsi e capirsi senza dover alzare la voce: l'indice di articolazione sale del 30% (valore medio nelle diverse condizioni di utilizzo).

Silenziosità

Rumore in cabina

- 3dB(A) a 100 km/h

Potenza sonora emessa

- 50%

Indice di articolazione

+30% medio

La nuova versione Daily AGile

Nella gamma Daily entra la versione Daily *AGile* con cambio automatizzato a 6 marce, con possibilità di scegliere tra il funzionamento completamente automatico e la selezione marce sequenziale mediante leva collocata in plancia. Il sistema è intelligente, il cambio si adatta allo stile di guida dell'autista.

Sarà disponibile da inizio 2005 con la motorizzazione 2,3 lt da 96 e 116 CV. Durante il corso del 2005 verrà offerta anche sui modelli 136 e 166 CV.

ESP (Electronic Stability Program)

Da Gennaio 2005 i furgoni fino a 3.5 ton di MTT potranno essere equipaggiati con il sistema ESP, in abbinamento all'ABS 8, per il controllo della stabilità e della traiettoria, quindi per garantire la massima sicurezza in tutte le condizioni di utilizzo.

Comprende anche la funzione **Hill Holder** per lo spunto in salita.

Nuovo frontale e nuovi colori

Aggiornato anche lo stile per riaffermare eleganza e modernità.

La nuova calandra, ridisegnata seguendo le linee stilistiche di STRALIS, integrano il Daily nel family feeling Iveco, rafforzando la sua forte personalità.

La gamma colori si arricchisce di nuove tonalità in linea con le tendenze più attuali.

Le ragioni.

Il Daily City Truck presentato a Jerez nel 1999 era un veicolo completamente nuovo che articolava la propria gamma in tre classi:

- Classe S e Classe L per i segmenti delle ruote singole e missioni leggere
- Classe C per il tradizionale segmento delle ruote gemellate.

Nel 2002, Daily riaffermava la propria eccellenza tecnologica nel settore dei veicoli commerciali leggeri introducendo i modelli **.10** e **.12**. Grazie al rivoluzionario motore 2.3 HPI, Daily definiva nuovi standard nei costi di gestione (consumi e costi di manutenzione), diminuiva le emissioni e la rumorosità e migliorava notevolmente il comfort di guida.

Per prima, nel mondo dei veicoli commerciali leggeri, Iveco presentava un motore diesel 16 valvole con iniezione common rail di seconda generazione.

Oggi Iveco continua la strategia iniziata con il lancio del Daily 2.3 HPI e definisce i fondamentali elementi del successo commerciale in termini di :

- **Gamma prodotto**
- **Qualità del prodotto**
- **Premium price**
- **Rete distributiva motivata e ambiziosa**
- **Venditori specializzati e professionali**

La gamma prodotto e la qualità

La gamma prodotto è forse il primo fattore critico di successo: deve continuamente adeguarsi alle mutevoli esigenze dei Clienti. Iveco ascolta con attenzione i propri Clienti per aggiornare la gamma alle esigenze espresse da chi con il Daily lavora ogni giorno. Oggi Daily si focalizza su tre temi importanti:

- **La produttività del veicolo**
- **Il comfort**
- **La sicurezza.**

I nuovi modelli **.14 e .17** permetteranno a Daily di confermare la sua tradizionale posizione di dominio nel segmento dei veicoli 3,5t con ruote gemellate e, più complessivamente, di essere ancora più competitivo sulle mission con carichi elevati o allestimenti voluminosi. Questi due nuovi modelli rispondono pienamente ai tre temi definiti dai nostri clienti.

| | |
|--------------|---|
| Produttività | Contenimento consumi Intervalli di manutenzione lunghi Tempi brevi di intervento di manutenzione Velocità commerciale alta |
| Comfort | Elasticità motore Riduzione rumorosità |
| Sicurezza | La capacità di ripresa del veicolo è un elemento di sicurezza attiva. |

La nuova versione **Daily AGile** permette di migliorare notevolmente la nostra offerta per quanto riguarda le mission a carattere specifico come **campers, ambulanze, door to door delivery, minibus, hotel shuttles**. Il Daily **AGile** soddisfa le richieste del nostro Cliente.

| | |
|--------------|---|
| Produttività | Diminuzione consumi Allungamento durata di vita della powertrain |
| Comfort | Meno stress, meno fatica |
| Sicurezza | L'autista, meno sollecitato, può concentrarsi meglio sulla guida. |

L'ESP è stato sviluppato nel mondo delle autovetture e ha dimostrato la sua efficacia. Iveco ha deciso di estenderlo al mondo dei veicoli commerciali. L'ESP permette al Daily di rispondere, trasversalmente su tutta la sua gamma furgoni fino a 3,5t di MTT, alla richiesta sempre più importante di sicurezza da parte del nostro Cliente.

Rete distributiva motivata e ambiziosa.

Fondamentale per Iveco e per il Daily è la collaborazione con la propria Rete di Partner Distributivi. Una Rete motivata ed ambiziosa è capace di amplificare gli sforzi progettativi di Iveco trasferendo ai Clienti finali i contenuti ed i valori di eccellenza del Daily.

E' per questo motivo che la relazione con la Rete è per Iveco e per il Daily un elemento centrale della strategia commerciale.

Venditori specializzati e professionali.

Un venditore Daily, al contrario dei principali competitors di derivazione automobilistica, vive costantemente a contatto con gli specialisti del trasporto e conosce quindi molto bene le loro specifiche esigenze.

Questa è una ricchezza che contribuisce fortemente al successo del Daily oggi, e diventerà ancora più importante nel futuro.

Gli investimenti già considerevoli in formazione e training sono stati potenziati:

- per raffinare la sensibilità al Cliente e la capacità di coglierne le reali esigenze;
- per rendere ancora più profonda la conoscenza del prodotto e la capacità di consigliare e proporre;
- per fare in modo che, sempre più, il loro successo e quello di Iveco coincidano con il successo del Cliente.

APPROFONDIMENTO

Le novità e i loro vantaggi.

I nuovi modelli .14 e .17

“Con questo motore, il veicolo non ha mai il fiato corto!”
(commento spontaneo di un collaudatore Iveco)

I nuovi modelli sfruttano il nuovo motore 3.0 litri che nasce dall'esperienza maturata con gli oltre 4 milioni di motori diesel leggeri prodotti da Iveco

Possiede tutte le più tipiche qualità dei motori Iveco: è performante, economico, robusto, affidabile e fatto per durare.

Ogni suo componente è stato progettato per il lavoro pesante e prolungato. Ad esempio, la catena di distribuzione va sostituita solo dopo i 350.000 km.

Il Daily .17 può vantare una coppia massima che non solo è la più alta della categoria, ma è anche disponibile da un capo all'altro del contagiri, oltre a disporre di una potenza che permette di affrontare qualsiasi sfida.

In più, la **produttività sale** notevolmente per vari fattori:

- si riducono i consumi, sino a -10% rispetto alle precedenti motorizzazioni, per merito delle 16 valvole e del doppio albero a camme
- si allungano gli intervalli di cambio olio e filtri (40.000 km invece di 30.000)
- migliora la riparabilità e l'accessibilità degli organi meccanici, con tempi di intervento più brevi, minori costi e minore fermo macchina
- migliora il comfort, che per il guidatore si traduce anche in efficienza personale, grazie al motore elastico che offre

capacità di ripresa a tutti i regimi senza cambiare marcia, e al sensibile aumento della silenziosità in cabina.

Lubrificazione.

Su questo punto è stato fatto un lavoro molto approfondito. Il contenimento del consumo d'olio era una priorità di progetto, ma si è andati anche più in là, con un risultato che si commenta da sé:

scendono a 0 i rabbocchi d'olio tra un cambio e l'altro.

Al momento del controllo consigliato ogni 10.000 km, il livello olio risulterà sempre entro valori che non richiedono ripristini.

Si è intervenuti anche in modo preventivo sui potenziali punti di trafileamento, dove potrebbero generarsi piccole perdite non rilevanti ai fini dei consumi ma causa di sgradevoli incrostazioni sul motore. Per far questo, ad esempio, si sono ridisegnate le canalizzazioni dell'olio riducendo a meno della metà i punti di tenuta.

Anche la pulizia esteriore del motore ne riflette la qualità.

La versione Daily *AGile*.

Dimenticarsi la frizione e preoccuparsi solo di frenare ed accelerare: questa possibilità si va estendendo dall'automobile al camion e nei prossimi anni sarà sempre più richiesta.

Per il Daily *AGile*, Iveco ha scelto la strada di **automatizzare il cambio meccanico**, per poter continuare ad usufruire dei suoi benefici:

- rendimento e prontezza di risposta
- peso contenuto
- facilità di manutenzione
- possibilità di scelta fra il funzionamento automatico e quello manuale sequenziale, sempre senza usare la frizione
- una ottimizzazione dei consumi grazie alla quale il cambio automatizzato è perfino più economico di un cambio manuale.

Il nuovo cambio è stato sviluppato con ZF e presenta caratteristiche innovative:

- Attuatori elettromeccanici, più semplici, precisi e affidabili di quelli elettro-idraulici.
- Integrazione delle funzioni:
- riconoscimento pendenze
- riconoscimento stili di guida.
- Nell'uso manuale sequenziale, azionamento ergonomico che asseconda il naturale moto inerziale del corpo in accelerata e in frenata:
- per accelerare e salire di una marcia, leva indietro (il corpo viene spinto verso lo schienale)
- per frenare e scalare marce, leva avanti (il corpo viene spinto verso il volante).

Quando è presente l'ESP, il cambio si integra con la funzione **Hill Holder** per consentire lo spunto in salita senza necessità di usare il freno.

ESP (Electronic Stability Program).

Questo dispositivo di sicurezza, che previene il sovrasterzo e il sottosterzo e aiuta il veicolo a mantenere la sua traiettoria in presenza di fondi scivolosi o di ostacoli improvvisi, sarà disponibile dal 2005.

Il principio di funzionamento è noto: la centralina confronta continuamente la traiettoria teorica stabilita dallo sterzo con quella realmente seguita dal veicolo e se necessario la corregge frenando opportunamente le singole ruote. Inoltre, se la velocità risulta troppo elevata rispetto alle condizioni di aderenza del fondo stradale, toglie gas prendendo in carico il controllo del motore, anche se il guidatore sta accelerando.

AD OGNI MISSION IL MODELLO PIÙ IDONEO.

I Daily .14 e .17 nascono per tutte le mission più impegnative e per i carichi gravosi, dimostrando inoltre particolare attenzione all'uomo.

Infatti l'eccezionale elasticità del motore conferisce maggiore comfort di guida insieme a una importante riduzione della rumorosità.

I professionisti di ogni settore del trasporto apprezzeranno le sue caratteristiche, in termini di produttività, convenienza e comfort.

In relazione alla gamma di MTT su cui viene offerto permette di individuare sempre il giusto rapporto coppia/potenza per garantire le migliori prestazioni su tutte le mission più caratteristiche :

- **Consegne espresse**
- **Grandi volumi e lunghe distanze**
- **Temperatura controllata**
- **Costruzioni**
- **Trasporto valori**
- **Tempo libero (Camper e Motorhome)**
- **Trasporto persone.**

Il cliente chiede, il Daily .14 o .17 risponde.

Osserviamo da vicino i vantaggi che offre al cliente il nuovo motore 3.0 I nel quadro delle mission più rilevanti.

CONSEGNE ESPRESSO

| Esigenze del cliente | Caratteristica Daily |
|---|---|
| PRODUTTIVITÀ. Più uso attivo del veicolo. Meno fermo macchina. Meno spese. Tempi di viaggio abbreviati. | Lunghi intervalli di manutenzione. Tempi brevi di intervento. Velocità medie elevate a regimi contenuti. Agilità e prontezza nel traffico. |
| COMFORT Migliori condizioni psicofisiche. Più attenzione alla guida. Meno stress. Cambi meno frequenti, risparmio di fatica. | Silenziosità Motore elastico. Cambio 6 marce overdrive |
| ECONOMIA Risparmio carburante. Meno soste per rifornimento. | Contenimento consumi |

GRANDI VOLUMI E LUNGHE DISTANZE

| Esigenze del cliente | Caratteristica Daily |
|---|---|
| ECONOMIA Risparmio carburante. Meno soste per rifornimento. | Contenimento consumi |
| COMFORT Migliori condizioni psicofisiche. Più attenzione alla guida. Meno stress. Cambi meno frequenti, risparmio di fatica. | Silenziosità Motore elastico. Cambio 6 marce overdrive |
| PRODUTTIVITÀ. Più uso attivo del veicolo. Meno fermo macchina. Meno spese. Tempi di viaggio abbreviati. | Lunghi intervalli di manutenzione. Tempi brevi di intervento. Velocità commerciali elevate a regimi contenuti. Agilità e prontezza nel traffico. |

TEMPERATURA CONTROLLATA

| Esigenze del cliente | Caratteristica Daily |
|---|--|
| ENERGIA Nessuna difficoltà per alimentare il gruppo frigo | Potenza elevata |
| ECONOMIA Risparmio carburante. Meno soste per rifornimento. | Contenimento consumi |
| COMFORT Migliori condizioni psicofisiche. Più attenzione alla guida. Meno stress. Cambi meno frequenti, risparmio di fatica. | Silenziosità Motore elastico. Cambio 6 marce overdrive |
| PRODUTTIVITÀ. Più uso attivo del veicolo. Meno fermo macchina. Meno spese. Tempi di viaggio abbreviati. | Lunghi intervalli di manutenzione. Tempi brevi di intervento. Alte velocità a regimi contenuti. Agilità e prontezza nel traffico. |

EDILIZIA

| Esigenze del cliente | Caratteristica Daily |
|---|---|
| TRAZIONE Capacità di manovrare sui fondi difficili. Traino rimorchio. | Motore ricco di coppia a tutti i regimi. |
| ECOLOGIA Meno emissioni e meno rumore nei cantieri in zone densamente abitate | Motore pulito e silenzioso. |
| AFFIDABILITÀ Efficienza prolungata e continuativa. | Robustezza camionistica heavy duty |
| COMFORT Migliori condizioni psicofisiche. Più attenzione alla guida. Meno stress. Cambi meno frequenti, risparmio di fatica. | Contenimento rumore e vibrazioni. Motore elastico. Cambio 6 marce overdrive |
| PRODUTTIVITÀ. Più uso attivo del veicolo. Meno fermo macchina. Meno spese. Tempi di viaggio abbreviati. | Lunghi intervalli di manutenzione. Tempi brevi di intervento. Agilità e prontezza nel traffico. |

Trasporto persone, vocazione naturale.

Il trasporto persone è una delle grandi vocazioni del Daily: il primo minibus Iveco su base Daily nasce nel 1978.

Da allora si è affermato in tutto il mondo e continua a raccogliere nuovi successi, sia come veicolo completo, sia come base da allestire a cura dei Carrozzeri.

Due tipologie:

- **Daily Combi**, con ruote posteriori singole (classi L e S)

Novità 2005: il nuovo cambio automatizzato.

- **Daily Minibus**, con ruote posteriori gemellate (classe C).

Prodotti da Iveco su base furgone vetrato da 4500 e 5600 kg e scudati da 5600 e 7000 kg.

Vengono personalizzati e commercializzati da Irisbus.

Novità 2004: il nuovo motore 3.0 nelle versioni HPI e HPT.

Le ragioni del successo.

Nel trasporto persone il Daily è apprezzato soprattutto perché:

- E' maneggevole, facile e sicuro da guidare
- Offre un livello di comfort pari a quello degli autobus granturismo
- Ha un ottimo rapporto qualità/prezzo
- Ha dimensioni e capacità di carico che si prestano facilmente per gli allestimenti autobus:
- larghezza 2 metri, sufficiente per una fila di sedili biposto a sinistra, una fila di sedili monoposto a destra con un ampio corridoio centrale;
- con carrozzerie realizzate dai Carrozzeri sulle versioni scudate la larghezza interna consente due file di biposto con un corridoio centrale
- lunghezze totali da 5,40 a 7,70 metri
- altezza interna del minibus originale che supera i due metri
- passi da 3000 a 4750 mm.
- MTT sino 7000kg che permettono di avere grandi bagagliere e l'utilizzo di pedane elevatrici per trasporto disabili.

Queste caratteristiche consentono layout **da 9 a 28 posti** a sedere più l'autista.

- Offre versioni ecologiche a gas naturale per le municipalità, i centri storici, le aree naturalistiche. Con il gas metano si ottengono emissioni inferiori alla futura normativa Euro 5 prevista dalle norme CE.
- Offre una gamma vasta e flessibile di versioni furgone vetrato originali di fabbrica, quindi allestibili a bus senza tagliare la lamiera e senza intaccare la protezione anti-corrosione originale (cataforesi).

In particolare sono disponibili :

- 4 tipi di porte meccaniche ed elettriche
- vari tipi di vetrate, dal semplice finestrino montato su gomma al vetro scuro incollato, tutti disponibili anche in vetrocamera (opt)
- flessibilità nella personalizzazione estetica, colori e tessuti.

Il comfort di un grande bus Granturismo

Per l'autista:

- telecomando porte
- climatizzazione individuale
- sedile ergonomico superconfortevole
- freno elettrico per le discese (opt)
- sensori parcheggio.

Per i passeggeri:

- Aria condizionata con distribuzione individuale
- luce di cortesia individuale
- audiovisivi, TV, radio, con ascolti individuali
- sedili confortevoli ed ergonomici finalizzati per le più diverse missioni, dalle brevi tratte per pendolari ai lunghi percorsi turistici
- un'ottima abitabilità interna grazie agli ampi spazi tra i sedili, alle grandi finestre originali e all'altezza interna di 2 metri che permette un'ampia capacità delle cappelliere per i bagagli a mano .
- sospensioni posteriori pneumatiche che assorbono le vibrazioni e le irregolarità del fondo stradale.

Ampie possibilità di personalizzazione

- Diverse soluzioni di aria condizionata e climatizzata per autista e passeggeri
- Sedili di lusso od economici (come lo scuolabus) che possono avere tessuti personalizzati a richiesta
- Possibilità di trainare un carrello con i bagagli.
- Porta-sci posteriore
- Portellone posteriore con apertura a pantografo e ampio vetro superiore
- Ricchissima gamma di optional : rivestimenti interni lusso, telefono vivavoce, GPS, impianto audio di bordo, schermo TV a comando elettrico, possibilità di schermi TV e ascolto audio individuale, info-mobility, cartelli indicatori di percorso, frigorifero...

Versioni per Disabili

Molte e diverse soluzioni mediante **pedane, guide ed attacchi speciali** studiati per questo particolare tipo di trasporto.

Sicurezza

- Airbag autista
- freni a disco, ABS + ABD+EDB, sospensioni pneumatiche posteriori, freno elettrico (opt).

Servizio

- pronta risposta di fabbrica, con possibilità di alti volumi di consegne in tempi brevi per grandi forniture
- eccellente servizio post-vendita per assistenza e ricambi, con rete assistenziale capillare e centri dedicati Cronoservice che garantiscono un corridoio preferenziale ai Daily.

La gamma motori HPI e HPT

Le versioni 2.3 l da 96 e 116 CV , e 3.0 l da 136 e 166 CV, presentano le seguenti principali caratteristiche:

- 4 cilindri in linea
- 16 valvole
- doppio albero a camme in testa
- comando punterie idraulico
- iniezione diretta common rail con una iniezione pilota e una principale
- turbocompressore con aftercooler e valvola wastegate (versioni HPI)
- turbocompressore a geometria variabile (versioni HPT)
- cambio olio e filtro a intervalli di 40.000 km
- recupero dei vapori olio (blow-by)
- volano a doppia massa
-
- 2.3 l : cinghia dentata di distribuzione con durata 240.000 km o 5 anni
- 3.0 l : catena di distribuzione a lunga durata (350.000 km)
- 2,3 l : ricircolo dei gas di scarico (EGR) e catalizzatore ossidante sui modelli con omologazione M1 (versione Combi),.

La potenza specifica arriva sino a 41 kW per litro, ai vertici del mercato di riferimento

Caratteristiche costruttive

| 2.3 HPI | 3.0 HPI | 3.0 HPT |
|--|--|----------------|
| Cilindrata totale 2287 cc | Cilindrata totale 2998 cc | |
| 4 cilindri in linea | | |
| corsa per alesaggio: 88 x 94 | Corsa per alesaggio: 95,8 x 104 | |
| Turbocompressore a geometria fissa con aftercooler e wastegate | Turbocompressore a geometria variabile con aftercooler | |
| 16 valvole (4 per cilindro) | | |
| Doppio albero a camme in testa | | |
| Comando punterie idraulico | | |
| Distribuzione a cinghia dentata con pretensionatore automatico | Distribuzione a catena | |
| Iniezione diretta con iniettori comandati dalla centralina, "common rail" e pompa gasolio ad alta pressione (fino a 1800 bar all' iniettore) | | |
| Candelette di preriscaldamento nelle camere di combustione | | |
| Testa cilindri in alluminio | | |
| Basamento con sotto-basamento strutturale in ghisa | | |
| Pompa a vuoto e pompa servosterzo integrate | | |
| Volano a doppia massa anti-vibrazioni | | |
| Valvola EGR (ricircolo gas di scarico) per versioni M1 | | |
| Alternatore 120 A | | |

Prestazioni

| | 2.3 HPI 96 CV | 2.3 HPI 116 CV |
|------------------------------|----------------------|-----------------------|
| Potenza | 70 kW (96 CV) | 85 kW (116 CV) |
| A giri/min | 2800 – 3900 | 3100 – 3900 |
| Potenza specifica (kW/litro) | 30,4 | 36,9 |
| Coppia massima | 240 Nm (24,5 kgm) | 270 Nm (27.5 kgm) |
| A giri/min | 1800 – 2800 | 1800 – 2800 |
| Zona verde (Economy Run) | 1500 – 2750 giri/min | 1500 – 2750 giri/min |

•

| | 3.0 HPI 136 CV | 3.0 HPT 166 CV |
|------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Potenza | 100 kW (136 CV) | 122 kW (166 CV) |
| A giri/min | 3000 - 3500 | 3000 - 3500 |
| Potenza specifica (kW/litro) | 33,3 | 40,6 |
| Coppia massima | 340 Nm | 380 Nm |
| A giri/min | 1400 – 2800 | 1250 – 3070 |
| Zona verde (Economy Run) | 1500 – 2750 giri/min | 1500 – 2750 giri/min |

| | Cambio ZF S5-270 | Cambio ZF S6-380 |
|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Coppia massima (Nm) | 270 | 380 |
| N ⁰ marce | 5 + R | 6 + R |
| Apertura | 4,99/0,78=6,40 | 5,38/0,79=6,81 |
| Rapporti | | |
| 1 ^a | 1:4,99 | 1:5,38 |
| 2 ^a | 1:2,62 | 1:3,15 |
| 3 ^a | 1:1,54 | 1:2,04 |
| 4 ^a | 1:1,00 | 1:1,37 |
| 5 ^a | 1:0,78 (Overdrive) | 1:1,00 |
| 6 ^a | = | 1:0,79 |
| R | 1:4,58 | 1:4,84 |

| | Cambio Automatizzato ZF 6AS 300 |
|---------------------|--|
| Coppia massima (Nm) | 300 |
| N0 marce | 6 |
| Apertura | 6,77/1=6,77 |
| Rapporti | |
| 1 ^a | 1:6,77 |
| 2 ^a | 1:4,02 |
| 3 ^a | 1:2,55 |
| 4 ^a | 1:1,75 |
| 5 ^a | 1:1,29 |
| 6 ^a | 1:1,00 |
| R | 1:6,16 |

La gamma veicoli

| | |
|----------|---|
| Classe L | <p>MTT da 2,8 a 3,3 ton. Volume utile furgone da 7 a 10 m³. Ruote posteriori singole.</p> <p>Versione di punta: furgone. Entry level. Per trasporti urbani o a breve raggio. Anche Combi.</p> |
| Classe S | <ul style="list-style-type: none">• MTT 3,5 ton.• Volume utile furgoni da 7 a 17 m³.• Ruote posteriori singole. <p>Versione di punta: furgone. Classe baricentrica. Per tutti gli impieghi del trasporto professionale. Anche Combi.</p> |
| Classe C | <p>MTT da 3,5 a 6,5 ton. Lunghezze carrozzabili da 2800 a 6200 mm. Volume utile furgoni fino a 17 m³. Ruote posteriori gemellate. Elevati carichi sugli assi.</p> <p>Versione di punta: cabinato. Classe più spiccatamente “camionistica”, per carichi elevati o concentrati.</p> |