

Iveco a Parigi per Intermat 2012

Iveco, società del Gruppo Fiat Industrial, è presente con un'ampia gamma di veicoli a Intermat, il Salone internazionale triennale delle macchine movimento terra, da cantiere e per l'edilizia, che si svolge a Parigi dal 16 al 21 aprile 2012, presso il Parc des Expositions di Paris-Nord Villepinte.

Lo stand Iveco, allestito presso il padiglione 5A, si trova all'interno di un'area espositiva di 3.600 mq, interamente dedicata al Gruppo Fiat Industrial, che è a Parigi con i suoi tre business, CNH, Iveco e FPT Industrial, rappresentati dai brand Iveco, Astra, Case, New Holland e FPT Industrial. L'area, che ospita veicoli della gamma Iveco, oltre alle macchine movimento terra New Holland e ai motori FPT Industrial, richiama idealmente il Fiat Industrial Village, il primo centro polivalente di Fiat Industrial nel mondo, inaugurato lo scorso settembre a Torino.

Come al suo interno, anche negli spazi allestiti a Intermat è possibile compiere un viaggio attraverso marchi e prodotti del Gruppo Fiat Industrial, alla scoperta dell'eccellenza tecnologica testimoniata dai veicoli esposti.

Il vero protagonista dello stand di Iveco a Intermat è il Trakker, il veicolo progettato per lavorare su ogni tipo di terreno che ha ottenuto uno straordinario successo all'inizio dell'anno sulle strade sterrate dell'America Latina nella Dakar 2012.

Partecipare a uno dei rally più importanti del mondo ha permesso a Iveco di testare tutte le tecnologie e le innovazioni in condizioni estreme, ottenendo risultati straordinari, in termini di affidabilità e performance. I veicoli che hanno partecipato alla competizione, adattati alle condizioni ambientali estreme del rally, erano di serie e ottimizzati per prestazioni a elevata efficienza energetica.

Forte dell'esperienza maturata tra i terreni più difficili e le condizioni più estreme in Sud America, Iveco realizzerà 502 esemplari in edizione limitata, che distribuirà sui mercati di tutto il mondo, a partire dal Salone di Parigi. Si tratta quindi di un'edizione limitata, che richiama il successo della Dakar 2012, a testimonianza del quale è esposto l'Iveco Trakker Evolution 2, il veicolo che ha gareggiato in Sud America guidato dal due volte campione del mondo di rally Miki Biasion.

Anche il brand Astra è al centro dell'attenzione dello stand Iveco con l'HD9, il nuovo veicolo che rappresenta il massimo della specializzazione dei mezzi per il cantiere e la distribuzione pesante.

Accanto a questi veicoli, Iveco mette in mostra alcuni mezzi equipaggiati con allestimenti speciali: uno Stralis alimentato a gas naturale e allestito per il trasporto rifiuti, un Nuovo Daily, qui nella versione a trazione elettrica, con un cestello a manovrabilità elettrica, un Eurocargo, rappresentato dal robusto 4x4, allestito con una gru Fassi collegata a una piattaforma.

Trakker Limited Edition Dakar. Limited Edition, unlimited performance

La gamma Trakker sarà arricchita con un veicolo d'eccezione, prodotto in edizione limitata, dedicata alla Dakar, la straordinaria competizione che quest'anno ha visto i veicoli Iveco tra i protagonisti assoluti. Con un primo, secondo e sesto posto nella classifica generale dei veicoli pesanti della 33^a Dakar, Iveco si è infatti imposta nel più importante rally del mondo, al quale hanno partecipato quest'anno gran parte dei costruttori europei e asiatici. I tre veicoli, adattati alle condizioni ambientali estreme del rally, erano di serie e ottimizzati per prestazioni a elevata efficienza energetica. Alla vittoria che Iveco ha conseguito in Sud America, è dedicata la Trakker Limited Edition Dakar, l'edizione limitata in 502 esemplari che riportano alcune delle caratteristiche e delle innovazioni tecnologiche del veicolo che ha trionfato nella competizione.

L'obiettivo di questa versione speciale in edizione limitata è di trasferire su un prodotto destinato direttamente al cliente alcune delle soluzioni che

sono state testate nel corso della competizione, nelle condizioni più difficili, e che hanno consentito di ottenere prestazioni eccellenti.

L'edizione limitata sarà inizialmente disponibile equipaggiata con motori Cursor da 8 e 13 litri, con potenze da 310 Cv a 500 Cv, che sviluppano una coppia da 1.300 a 2.300 Nm. I cambi sono manuali (da 9 e 16 marce) oppure automatizzati (da 12 e 16 marce), i freni disco-tamburo con ABS off road mode e vi sono diverse possibili soluzioni per le sospensioni, paraboliche o pneumatiche. Tutte le versioni montano la cabina Active Day di colore verde Dakar e sono disponibili nelle configurazioni da 4x2 a 8x8. Il Trakker Limited Edition Dakar è personalizzato con gli adesivi originali degli sponsor che hanno sostenuto i campioni Iveco. E' possibile aggiungere come optional il Bulbar originale Dakar a 4 fari.

Il Trakker è il veicolo per eccellenza per le missioni in cava grazie alle sue affermate doti di robustezza e affidabilità, unite a una gamma che offre soluzioni per ogni esigenza.

L'ampia gamma Trakker consente al cliente di personalizzare il veicolo per ogni specifica missione con versioni trattore e cabinato nelle configurazioni 4x2, 4x4, 6x4 e 6x6 e 8x4 e, solo per i cabinati, 8x8. Vasta anche l'offerta di MTT per i cabinati da 18 a 32 t e da 20 a 40 t per i mezzi d'opera, per i trattori MTC da 44 t fino a 56 t (mezzo d'opera).

Il modello AD è a cabina corta con tetto basso, mentre il modello AT è a cabina lunga per missioni che richiedono all'autista di trascorrere la notte a bordo ed è disponibile con tetto basso o alto.

La qualità di vita a bordo, tipica di una cabina stradale, è realizzata con soluzioni tecniche e materiali specifici per il mondo del cava-cantiere. Il comfort all'interno è garantito dall'isolamento acustico ottimale, da uno schermo multifunzione centrale ad elevata visibilità, dalla plancia con materiali antigraffio, da un impianto clima ad alta efficienza e da un sistema pneumatico di regolazione del volante. Il robusto telaio a longheroni a doppio collo di bottiglia, con sezione a C di acciaio speciale fino a 10 mm di spessore, garantisce grande capacità di carico, mentre i passi variano da 3200 a 5820 mm.

Le motorizzazioni disponibili sono due, declinate su sei tarature di potenze: il Cursor 8 da 310, 330 e 360 Cv (228, 240 e 265 kW) e il Cursor 13 da 410, 450 e 500 Cv (302, 332 e 368 kW); il primo è un 6 cilindri di 7,8 litri di cilindrata, mentre il secondo è sempre a 6 cilindri, ma di 12,9 litri di cilindrata. I motori sono caratterizzati da una coppia elevata e costante che consente al veicolo di superare ogni ostacolo: fino a 2300 Nm da 1000 a 1525 giri/min. Inoltre i motori Cursor garantiscono bassi consumi e lunghi intervalli di manutenzione grazie alla tecnologia SCR.

Astra HD9: nuova cabina, massimo comfort

Sotto i riflettori anche il brand Astra che a Parigi presenta il nuovo HD9. Astra rappresenta un imprescindibile punto di riferimento per il trasporto in cava-cantiere, per tutte le grandi imprese di costruzione che ricercano un partner affidabile, sia per quanto concerne la forza e versatilità dei veicoli sia in termini di affiancamento e supporto al cliente.

Le caratteristiche di questi mezzi, versatili e robusti allo stesso tempo, e le possibilità pressoché illimitate di personalizzazione, permettono di configurare il veicolo per soddisfare qualsiasi esigenza di trasporto e di cantiere, in qualsiasi parte del mondo, dal settore cava cantiere a quello delle costruzioni, dai trasporti eccezionali al settore Oil & Gas. Oggi con la nuova serie HD9, Astra torna protagonista della scena mondiale con un veicolo ancora più performante e con una nuova cabina.

Il veicolo esposto a Intermat è un HD9 84.44 equipaggiato con cassone ribaltabile a vasca quadra da 24m³, con gommatura 325/95R24 X-Works. La nuova cabina HD9 riassume al meglio il carattere deciso e originale dei veicoli Astra. La cabina è realizzata in acciaio trattato e ha un design rinnovato e aggressivo. La nuova calandra, prominente e dalle linee arrotondate, si apre integralmente con i cantonali solidali per un accesso facilitato alle aree di manutenzione.

L'interno è stato completamente rinnovato nelle funzionalità e nei rivestimenti e presenta soluzioni orientate all'abitabilità e al comfort di guida. L'accesso all'abitacolo è facilitato dalla spaziatura ideale dei primi due gradini e dal doppio maniglione verticale su entrambi i lati della portiera, oltre che dall'apertura a 90° della portiera stessa. L'impianto di

ventilazione e riscaldamento è ora potenziato da nuove bocchette di fuoriuscita aria per poter affrontare in sicurezza e comodità qualsiasi condizione climatica. Nuovi anche i sedili, ergonomici, pluriregolabili e con cinture di sicurezza integrate.

La plancia strumenti è ergonomica con comandi facilmente raggiungibili dall'autista, mentre la strumentazione è stata completamente rinnovata nella grafica per un completo controllo del mezzo e maggior comfort di guida. Il tunnel centrale, ora ribassato, garantisce una migliore mobilità all'interno dell'abitacolo.

Ottima anche la visibilità, assicurata dagli oblò laterali sulle portiere, utili per affrontare sia i percorsi fuoristrada sia il caotico traffico cittadino. Presenti anche ampi specchi retrovisori che, a richiesta, possono essere riscaldati e regolabili elettricamente. La sospensione cabina rimane meccanica a 4 punti e consente, grazie alla possibilità di regolazione del precarico, di avere una risposta personalizzata alle diverse condizioni di impiego del veicolo. La novità consiste in nuovi rinforzi sotto scocca e nuovi attacchi con cinematismi progettati in modo da ottimizzare il funzionamento delle sospensioni, azzerando le oscillazioni laterali.

Tutta la catena cinematica è studiata per le missioni più impegnative: i motori Cursor da 8 e 13 litri con iniettori pompa a gestione elettronica e albero a camme in testa, grazie alle eccezionali caratteristiche di coppia ai vari regimi e al freno motore, garantiscono agli HD9 elasticità di marcia e rilevante potenza frenante, caratteristiche fondamentali per l'impiego in cantiere. Astra offre inoltre una vasta possibilità di scelta tra cambi meccanici con tecnologia Ecosplit 4 (ZF a 16 marce), automatizzati tipo Astronic a 16 marce e automatici Allison, per un massimo rendimento del motore allo spunto e una trazione ottimale su tutti i tipi di terreno.

A seconda della gravosità della missione veicolare, Astra offre la possibilità di equipaggiare i propri mezzi con assali e motoassali anteriori da 8t, 8,5t, 9t arrivando addirittura a offrire una versione rinforzata con portata di 10t sui motoassali dei modelli 6x6 e 8x6, destinata a impieghi particolarmente duri, su fondi poco compatti o cedevoli, come la sabbia o il fango; oppure con allestimenti speciali, con carichi concentrati sull'asse anteriore come verricelli, gru, strutture per la perforazione o altro ancora.

Vero punto di forza dei veicoli Astra è il telaio, costruito in acciaio speciale ad altissima resistenza ed elevato limite elastico e costituito da due longheroni piani e paralleli per tutta la loro lunghezza aventi sezione a C (320 x 90 x 10mm) e uniti tra loro da traverse.

Con il più elevato Rail Bending Moment (R.B.M.) tra i veicoli della concorrenza, il telaio Astra è famoso per la capacità di sopportare carichi gravosi in qualsiasi condizione di terreno riducendo al massimo gli stress torsionali e assicurando grande stabilità anche con baricentri molto alti. L'elevata "pulizia" della struttura che, per la sua robustezza non necessita di rinforzi, permette agli allestitori un montaggio semplice e veloce di qualsiasi sovrastruttura. Supporti balestra e spalle carrello in fusione, progettati con elevatissimi coefficienti di sicurezza, consentono infine di raggiungere livelli qualitativi ai vertici della categoria.

Per quanto riguarda le sospensioni, i veicoli della gamma HD9 prevedono balestre di tipo parabolico adottate sia sugli assi anteriori sia posteriori, per un miglior comfort e una maggiore silenziosità. Per allestimenti particolari con baricentri molto alti e per condizioni esasperate di utilizzo, sono comunque disponibili, a richiesta, le balestre semiellittiche.

La gamma HD9 adotta freni a tamburo con due rotocamere (Duo Duplex) per ciascuna ruota, per bilanciare meglio la frenata e rendere più uniforme l'usura delle guarnizioni con conseguente aumento della durata. L'impianto di frenatura risulta ordinato e pulito grazie all'impiego delle unità APU (Air Processing Unit) che, in un unico corpo, ingloba diverse valvole. La correzione della frenata è garantita dal sistema EBL (Electronic Brake Limitation) e dal sistema ABS che gestisce elettronicamente, ruota per ruota, istante per istante la frenata ideale, senza rischi di bloccaggio indipendentemente dal tipo di carico sul veicolo.

Il Nuovo Daily Elettrico

Il segmento dei veicoli leggeri è rappresentato dal Nuovo Daily 50 C in versione cabinato a trazione elettrica, allestito con un cestello di France Elévateur a manovrabilità elettrica.

Iveco ha sviluppato e realizzato il primo Daily a propulsione elettrica nel 1986; successivamente, la gamma è stata ampliata includendo furgoni e autobus urbani. Oggi, i sistemi elettronici ad alta potenza, uniti alla rete CAN e alle batterie Sodio Cloruro di Nichel, consentono al Nuovo Daily elettrico di garantire alti livelli di affidabilità e di adattarsi perfettamente alle più comuni missioni in ambito urbano, come la distribuzione porta a porta e il trasporto urbano di persone. Il veicolo a propulsione elettrica a zero emissioni allo scarico è progettato, costruito, commercializzato e assistito integralmente da Iveco.

Un sistema di accumulo ad alta energia specifica di tipo plug-in alimenta, attraverso un inverter, un motore elettrico di tipo asincrono trifase, che ha il compito di muovere direttamente il veicolo e di recuperare energia durante la fase di frenata. È disponibile nelle versioni 35C, 35S (furgone e cabinato) con una motorizzazione da 30 kW nominali (60 kW di picco) e 50C (furgone e cabinato), equipaggiato con una motorizzazione da 40 kW nominali (80 kW di picco). Con batterie di trazione sigillate con tecnologia Na/NiCl₂ (Sodio Nichel Cloro) - che non producono emissioni gassose, non richiedono manutenzione e sono totalmente riciclabili - e tensione nominale di 278 Volt, il veicolo è dotato, a seconda delle versioni e dell'autonomia richiesta, di due, tre o quattro batterie (solo versione 50 C), con un sistema di frenata rigenerativo che consente di aumentarne l'autonomia. La velocità massima è limitata elettronicamente a 70 km/h, mentre l'autonomia varia da 90 a 130 km, in base al numero di batterie e alla missione.

Il Nuovo Daily, l'ultima evoluzione del veicolo commerciale leggero della gamma Iveco, profondamente rinnovato nell'estetica e nei contenuti, risponde all'esigenza di fornire innovazione tecnologica al servizio del cliente.

Eurocargo: il migliore per il trasporto ovunque

Veicolo best-in class a livello europeo nella distribuzione a medio raggio, Eurocargo è l'indiscusso punto di riferimento del mercato europeo, con una posizione di leadership nel segmento dalle 6 alle 18 t di MTT.

L'offerta 4x4 è costituita da quattro modelli disponibili con tre motorizzazioni e due MTT di 11,5 e 15 t. È il veicolo ideale per impieghi come la posa e

manutenzione di linee elettriche, lo sgombero neve, i servizi della Guardia Forestale e della Protezione Civile. La cabina, in versione corta, rispetto a quelle stradali ha una protezione del radiatore contro gli urti; il paraurti è di acciaio ed è dotato di serie di una griglia protezione fari e di un gancio di manovra anteriore. Per pulire il parabrezza dal fango c'è un gradino frontale, mentre quello più basso, per l'accesso alla cabina, può essere ribaltato per consentire il superamento di eventuali ostacoli senza danni.

Ottimo il comfort interno: i rivestimenti sono lavabili e resistenti, il sedile di guida è ergonomico e il volante è regolabile in altezza e inclinazione con tutti i comandi a portata di mano.

Il motore è il Tector 6 cilindri di 6 litri nelle potenze di 217, 251 e 279 Cv (160, 185 e 205 kW) Euro 5 con sistema SCR. Il cambio è manuale a 6 marce con eventuale presa di forza integrata. Le offerte di passo sono quattro: da 3240 a 4150 mm. Sia per i modelli a ruote singole che per quelli a ruote gemellate le sospensioni sono paraboliche con la possibilità di montare quelle semiellittiche.

I selettori di ridotte e blocco differenziali si trovano su una consolle tra i due sedili e permettono rispettivamente di inserire le marce corte e bloccare il differenziale, rendendo solidali gli alberi di trasmissione. In condizioni normali la distribuzione della coppia è del 33% sull'asse anteriore e 67% sul posteriore. I freni sono a tamburo sui due assi con ABS.

A Intermat sarà presente un Eurocargo ML 150E28 4x4 WRS con i colori del Gruppo EDF, la società pubblica nazionale che fornisce l'elettricità in Francia e valorizza lo sviluppo sostenibile in campo energetico. Allestito con una gru Fassi collegata a una piattaforma, questo veicolo è stato progettato per operare sui terreni più impegnativi. Tra gli altri equipaggiamenti, il veicolo è dotato di un verricello idraulico, un sistema Téléflow che permette di modificare rapidamente la pressione dei pneumatici e un retarder TELMA montato sull'asse posteriore.

Stralis: pesante su strada e in cantiere

La gamma pesante Stralis, dalle versioni 4x2 e 6x2 cabinato e trattore sino ai nuovi modelli 4 assi cabinati 8x2x6 con due assali anteriori o 3

assali posteriori, risulta particolarmente apprezzata nel trasporto di materiali inerti su percorsi misti in cava e su strada. Le brillanti motorizzazioni FPT Industrial Cursor 8 da 310 a 360 Cv (da 228 a 265 kW), Cursor 10 da 420 a 460 Cv (da 309 a 331 kW) e Cursor 13 da 500 Cv (368 kW), tutte certificate EEV, e la motorizzazione da 560 Cv (412 kW), abbinate a cambi manuali a 16 marce, o automatizzati Eurotronic a 12 marce, assicurano velocità e spunti ideali per il lavoro che gravita attorno alle cave e ai cantieri, così come le cabine ampie e confortevoli di varia misura Active Day, Active Time, e la spaziosa versione Active Space.

A Intermat 2012 è esposto uno Stralis 6x2 AD 260S33 CNG. Il veicolo è equipaggiato con un braccio di sollevamento e un sistema di ribaltamento automatico, destinato al trasporto dei rifiuti nella zona nord orientale della Francia. Alimentato esclusivamente a biometano, il veicolo ha un'autonomia di 500 km nella missione specifica del cliente, ma può raggiungere oltre 700 km quando viene utilizzato in missioni meno gravose.

I servizi post-vendita

Nello stand di Fiat Industrial, a Intermat, c'è anche un'area condivisa con CNH e dedicata ai prodotti e servizi post-vendita e ai servizi finanziari. La rete Iveco garantisce un servizio di post-vendita puntuale, competente e affidabile. Iveco produce e commercializza ricambi originali, con la selezione dei migliori partner, con test e controlli di affidabilità lungo tutta la filiera produttiva. Alcuni tra i servizi di post-vendita offerti da Iveco sono: Elements, ANS e Assistenza a distanza.

Elements è il brand per i programmi di assistenza personalizzati offerti da Iveco nei diversi mercati. Iveco propone un'ampia gamma di contratti di manutenzione e riparazione e di servizi di estensione della garanzia, modulari e flessibili, in grado di soddisfare le diverse esigenze, sostenendo il valore del veicolo nel tempo. Un importante vantaggio di questo servizio è la garanzia dell'originalità dei ricambi utilizzati durante gli interventi di assistenza e la competenza dei professionisti della rete Iveco.

ANS è il servizio di Assistance Non Stop (ANS) che interviene 7 giorni su 7, 24 ore su 24 in caso di breakdown. Il team di 80 operatori risponde in meno di 20 secondi, in 10 lingue, attivando il centro di Assistenza Iveco più vicino al cliente, provvedendo a una soluzione rapida e efficiente.

Infine, per l'assistenza a distanza, Iveco adotta anche i più avanzati strumenti di diagnosi computerizzata in officina e su strada, come la piattaforma evoluta EASY, che consente di effettuare la diagnosi delle diverse centraline elettroniche a bordo del veicolo, collegando telematicamente, attraverso il software TELESERVIZI, il veicolo con il centro di esperti di Iveco, che possono operare come se fossero sul posto.

Altri strumenti di diagnosi utilizzati nelle officine Iveco sono EASY SKITE, un sistema di analisi endoscopica sofisticata che, attraverso una sonda di dimensioni ridotte, può ispezionare anche le parti più inaccessibili del veicolo, riprendendo immagini che possono essere condivise in tempo reale e in collegamento remoto con esperti specializzati Iveco, ed EASY SCOPE, un potente oscilloscopio digitale di ultima generazione che visualizza in maniera grafica grandezze elettriche variabili nel tempo, come corrente e tensione.

Iveco

Iveco, società del Gruppo Fiat Industrial, progetta, costruisce e commercializza un'ampia gamma di veicoli commerciali leggeri, medi e pesanti, mezzi cava/cantiere, autobus urbani e interurbani e veicoli speciali per applicazioni quali l'antincendio, le missioni fuoristrada, la difesa e la protezione civile.



IVECO

Con circa 25.000 dipendenti, Iveco produce in 11 paesi del mondo, con tecnologie di eccellenza. Oltre che in Europa, l'azienda è presente in Cina, Russia, Australia e America Latina. Circa 5.000 punti di vendita e assistenza in più di 160 Paesi garantiscono supporto in tutte le aree geografiche in cui c'è un veicolo Iveco al lavoro.

Torino, 16 Aprile 2012