

GENNAIO-APRILE 2016

Camion & Servizi

rivista dell'Autotrasporto



DAKAR 2016

IVECO TRIONFA IN SUDAMERICA



INTERVISTA
A GERARD
DE ROOY



TEST DAILY
35S17V
HI-MATIC



IL NUOVO
EUROCARGO
A METANO



GUARDA
IL VIDEO



4



La Dakar 2016 tappa per tappa

Trionfo per i camion di Iveco e per il team Iveco-De Rooy-Petronas sul traguardo di Rosario, dopo 9mila chilometri di corsa con 4.500 chilometri di speciali. Una vittoria voluta e costruita tappa per tappa

28 Bauma 2016



8



Gerard De Rooy racconta il 'suo' rally

Nelle parole del pilota olandese, che ha bissato il successo del 2012, i retroscena della Dakar sudamericana e le ragioni della grande vittoria nel rally più duro al mondo con quattro camion Iveco nella top ten

30 Intervista a Giuseppe Belletti, Iveco Service Brand Manager



12



A bordo del Daily Hi-Matic

Testato su strada a Torino e nei dintorni il furgone da 10,8 metri cubi, equipaggiato con cambio automatico a otto rapporti. Facilità di guida, comfort per il conducente e passaggi marcia rapidi e impercettibili

20 Nuovo Eurocargo CNG

38 Iveco Bus Crealis Neo



22



Un anno col segno più

Un bilancio dei risultati ottenuti nel 2015 da Iveco, che è tornata a generale utili e ha visto crescere il fatturato, le vendite e le quote di mercato nell'Unione Europea in tutti i segmenti

10 Campioni si nasce

16 Mission Experience

34 Bio-metano Day

Rubriche

- 18 Iveco in action**
- 24 Camion mio**
- 26 Iveco nel mondo**
- 36 Workshop story**
- 44 Protagonisti**

SMET
Pe.Tra
Sadem



DIRETTORE RESPONSABILE FRANCESCO NOVO **DIRETTORE EDITORIALE** PAOLA BRUNA **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), SIMONA RICHINO, EMANUELA DE VITA, SARA BUOSI, RAFFAELLA CAMERINO, CHRISTOPHE CAPLAIN, DANIELE FAGGION, MICHELA FERRIGNO, ALESSANDRO OITANA, FABIO PELLEGRINELLI, MARCELLO ZANELLA **EDITORE** SATIZ TPM S.R.L. - CORSO TAZZOLI 215/13, 10137 TORINO **REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.G.GARRONE@GMAIL.COM **STAMPA** MEDIAGRAF SPA - NOVENTA PADOVANA (PD) **REGISTRAZIONE** TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



L'apertura di questo numero di *Camion&Servizi* è incentrata sul trionfo di Iveco e di tutto il team Iveco-De Rooy-Petronas alla Dakar 2016 in Sudamerica, dopo 9mila chilometri di corsa off-road e 4.500 chilometri di prove speciali. È un grande risultato sia tecnico, sia dell'intera squadra, che ci riempie d'orgoglio. Il giornale vi dedica tre articoli: il primo alla cronaca del rally, il secondo a come il vincitore, Gerard De Rooy, ha vissuto la gara e il terzo alle tante qualità del Cursor 13 che ha portato quattro veicoli di Iveco nella top ten sul traguardo finale di Rosario. Un propulsore che è, secondo il pilota olandese, il migliore al mondo per affidabilità e performance e che, insieme agli altri motori di Iveco prodotti da FPT Industrial, s'impone anche nelle gare di motonautica e nell'offshore. Ma Iveco non si limita certo ai successi sportivi. Lo dimostrano le cifre dello scorso anno, che vedono l'azienda generare utili, incrementare le vendite e le quote di mercato in Europa in tutti i segmenti e continuare lo sviluppo e la diffusione delle motorizzazioni a gas naturale, un campo in cui ha accumulato un know-how unico al mondo nell'arco di oltre vent'anni. A questa leadership tecnologica *Camion&Servizi* dedica ampio spazio, con una presentazione tecnica del Nuovo Eurocargo CNG, con le prospettive di crescita dell'utilizzo in Italia del biometano per autotrazione e con importanti consegne di Stralis CNG/LNG ad alcune flotte che curano la logistica degli stabilimenti di Iveco nel nostro Paese e all'estero. È una scelta strategica di sostenibilità ambientale che coinvolge le attività dell'intero gruppo CNH Industrial che, per il quinto anno consecutivo, è stata confermata Industry Leader negli indici Dow Jones Sustainability (DJSI) World ed Europe. Il test su strada di questo numero della rivista riguarda il Daily 35S17V, dotato di cambio automatico Hi-Matic. Con l'Hi-Matic, già venduto in oltre 10mila esemplari in tutta Europa inclusi alcuni mercati particolarmente competitivi come la Germania, i paesi scandinavi e il Regno Unito, il Daily, sa coniugare comfort, performance e piacere di guida. Infine, una nuova rubrica, Workshop story. È dedicata a un'officina che ha accompagnato la storia di Iveco, alla sua evoluzione tecnica e commerciale ma, soprattutto, alle persone che l'hanno fondata e che l'hanno fatta crescere, giorno dopo giorno, con passione e competenza professionale. Buona lettura.

Paola Bruna





IVECO TRIONFA ALLA DAKAR 2016

Gerard De Rooy su Iveco Powerstar vince l'edizione di quest'anno del rally più duro al mondo e altri tre camion di Iveco si piazzano fra i primi dieci. La cronaca, giorno per giorno, dei 9mila chilometri di corsa off-road fra Argentina e Bolivia

di Giorgio Garrone

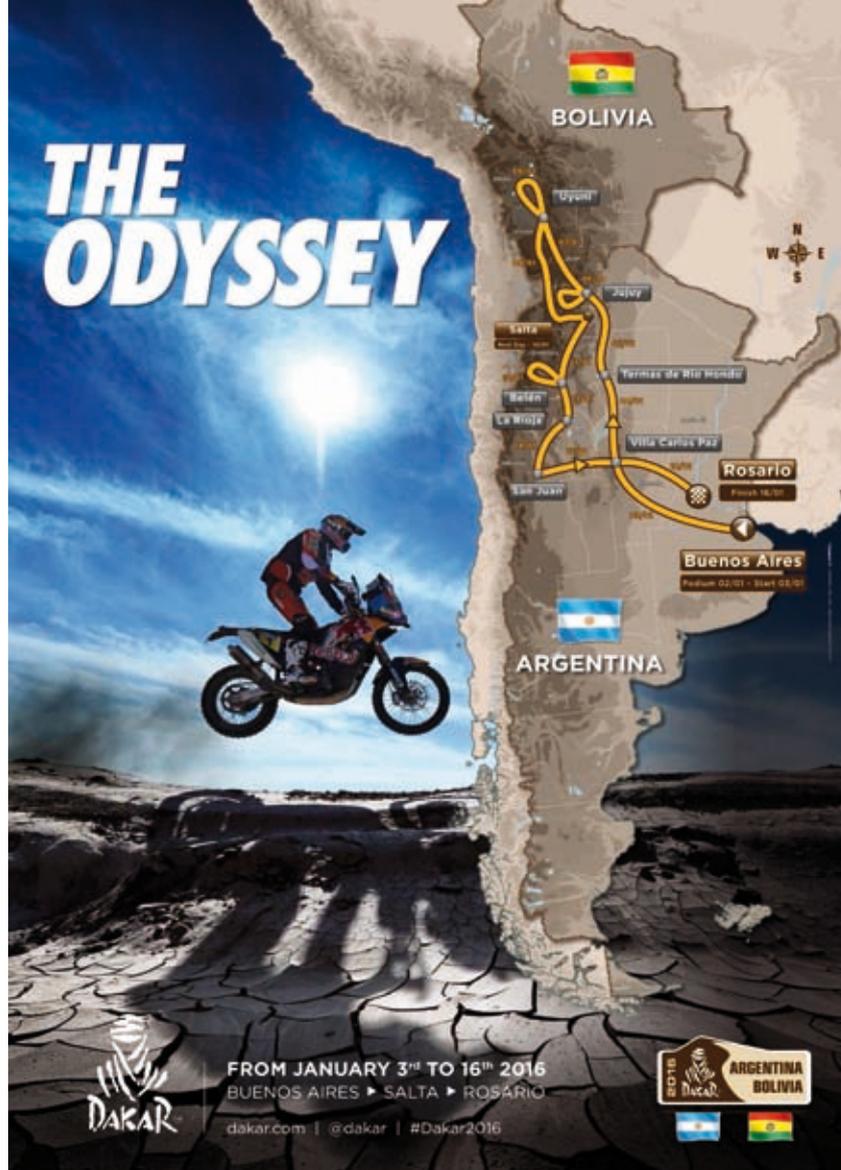




GUARDA
IL VIDEO

Il primo posto sul podio di Rosario con il Powerstar dell'equipaggio De Rooy-Torrallardona-Rodewald e altri tre camion fra i primi dieci in classifica generale, a testimonianza delle performance e dell'affidabilità dei Powerstar e dei Trakker nell'off-road più duro. E' questo il bilancio di Iveco alla Dakar

2016, una delle edizioni più combattute di sempre del rally sudamericano, cui hanno partecipato 55 camion che si sono dati battaglia su un percorso di 9mila chilometri suddiviso in 13 tappe con 4.500 chilometri di prove speciali. Sul traguardo di Rosario, Gerard De Rooy, che ha bissato il successo ottenuto nel 2012 sempre su Iveco Powerstar, ha dedicato la vittoria al suo ex navigatore, il belga Jurgen Damen scomparso lo scorso anno. Il terzo posto in classifica generale è andato al pilota argentino Federico Villagra detto El Coyote che, con il proprio Powerstar, ha corso in casa sostenuto dal tifo di milioni di connazionali. L'olandese Ton Van Genugten con un Iveco Trakker è terminato in quinta posizione, mentre lo spagnolo Pep Vila al volante di un altro Trakker è giunto decimo. "Il trionfo dei veicoli Iveco nell'edizione 2016 della Dakar - ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - ci permette di dare continuità agli importanti riconoscimenti conseguiti con l'Eurocargo, eletto "International Truck of the Year 2016", e con il Magelys, nominato "International Coach of the Year 2016". Iveco ha messo in campo l'eccellente affidabilità dei suoi veicoli sulle piste del rally sudamericano, permettendo ai piloti delle squadre di esprimersi al meglio durante la gara. Desidero ringraziare Gerard De Rooy, Federico Villagra, Anton Van Genugten, Pep Vila e Ales Loprais insieme ai loro straordinari equipaggi per l'abilità di navigazione, così come per la determinazione e la capacità di guida dimostrate". Anche quest'anno, la Dakar sudamericana ha confermato di essere una prova durissima per gli equipaggi e per i camion. Ai fondi insidiosi per la pioggia battente delle prime tappe si sono aggiunte le temperature torride con punte di 40 ed anche di 50 gradi - un picco toccato nella settima frazione attorno alla città argentina di Belén - le difficoltà, per i piloti e i motori, dei tratti in altura (fino a 4.200 metri sul livello del mare), come è accaduto durante la sesta tappa attorno al deserto di sale di Uyuni. Tutto ciò non ha fermato la vittoriosa marcia dei Powerstar e dei Trakker 4x4 equipaggiati con i motori FPT Industrial Cursor 13, prodotti nello stabilimento francese di Bourbon Lancy e specificatamente preparati per la gara presso il centro di ricerca e sviluppo di Arbon, in Svizzera. Camion&Servizi ripercorre per i propri lettori la cronaca e le emozioni delle tredici tappe della Dakar 2016, che hanno portato al successo i camion di Iveco e i team Petronas-De Rooy-Iveco e La Gloriosa-De Rooy-Iveco.



PRIMA TAPPA: LA PIOGGIA ROVINA TUTTO

A causa delle piogge torrenziali, gli organizzatori del rally sono costretti a sospendere la sezione cronometrata. Per il maltempo, gli elicotteri della Direzione Gara non sono, infatti, in grado di sorvolare l'area attraversata dai veicoli in gara.

SECONDA TAPPA: ARRIVA IL PRIMO PODIO PER IVECO

Il maltempo continua a condizionare il rally, al punto che il percorso originale viene accorciato di 90 chilometri. Il team Iveco parte alla grande. Gerard De Rooy, a bordo del suo Powerstar, marca stretto il campione uscente, il russo Ayrat Mardeev su Kamaz, e porta a termine la tappa al terzo posto a solo un minuto e 51 secondi dal vincitore, Hans Stacey. Federico Villagra alla guida del Powerstar del team di La Gloriosa di De Rooy ottiene la quinta posizione, seguito da Aleš Loprais al volante di un altro Powerstar.

TERZA TAPPA: ANCORA UN PODIO PER IVECO

Le condizioni climatiche avverse, con piogge alluvionali e smottamenti, condizionano anche la terza frazione del rally, da Termas de Rio Hondo a Jujuy. Iveco sale nuovamente sul podio con il

Nella pagina a fianco, l'Iveco Powerstar di Gerard De Rooy su una pista sabbiosa durante la Dakar 2016. Sopra, la cartina con il percorso e le tappe del rally di quest'anno



terzo posto di Federico Villagra. De Rooy, rallentato dal fondo estremamente scivoloso della prima parte del percorso, giunge in ottava posizione e si colloca al quarto in classifica generale.

QUARTA TAPPA: DE ROOY ALLUNGA E STACCA TUTTI

Nel primo giorno di gara non influenzato da eventi atmosferici, il team di Iveco dimostra il proprio potenziale sulle piste dell'Argentina con una vittoria nella speciale di 419 chilometri. Al volante del Powerstar 501, l'olandese Gerard de Rooy batte Pieter Versluis per 37 secondi e Hans Stacey di un minuto e 18 secondi entrambi su Man, sfruttando al massimo l'ultima frazione di gara. Un altro Iveco Powerstar, il 514, guidato dal pilota argentino Federico Villagra, si piazza a un minuto e 46 secondi dietro il leader, ottenendo così il 4° posto nella tappa. Con questi risultati, quattro veicoli di Iveco si collocano nella Top 10 della classifica generale della Dakar.

QUINTA TAPPA: VILLAGRA BALZA AL COMANDO

La quinta tappa, che ha condotto la carovana in Bolivia con una speciale di 327 chilometri, vede l'argentino Federico Villagra su Iveco Powerstar piazzarsi al terzo posto e raggiungere così la vetta in classifica generale. Fin dall'inizio della gara, il Trakker guidato dall'olandese Ton van Genugten si è ben comportato dando del filo da torcere ai diretti avversari. Federico Villagra, a bordo del Powerstar del team La Gloriosa De Rooy, sfiora il primo posto in un testa a testa con lo stesso Ton van Genugten, ottenendo poi la terza posizione nella classifica di tappa.

SESTA TAPPA: GERARD CONQUISTA IL POSTO D'ONORE

In una tappa di 295 chilometri tutta in altitudine in territorio boliviano attorno a Uyuni, con un trac-

ciato mai al di sotto dei 3.500 metri sul livello del mare e picchi fino a 4.200 metri che mettono a dura prova gli equipaggi e i motori dei camion, Gerard De Rooy conquista il secondo posto. Il pilota olandese, giunto primo a 4 dei 5 waypoint della frazione, scivola in seconda posizione a soli 7 secondi dal vincitore ed è quarto in classifica generale.

SETTIMA TAPPA: IL CAMPIONE OLANDESE SCALA LA CLASSIFICA

Nella frazione che precede la giornata di riposo a Salata al rientro in Argentina, caratterizzata da violente tempeste e fiumi in piena, Gerard De Rooy arriva quarto, ma migliora la propria posizione in classifica generale, raggiungendo il secondo posto a 5 minuti e mezzo dal leader della gara. Un risultato che piace al pilota olandese, che guarda con fiducia alla seconda parte del rally con tappe con dune e tratti desertici dove si trova a proprio agio.

OTTAVA TAPPA: IL POWERSTAR È PRIMO

Nella prima speciale con una forte componente di navigazione lunga 534 chilometri, Gerard De Rooy con il suo Powerstar si fa strada tra le dune del nord dell'Argentina e stacca di 2 minuti e 35 secondi il pilota russo Eduard Nikolaev su Kamaz, conquistando così anche il primo posto in classifica generale. È il punto di svolta della Dakar 2016 poiché il driver olandese, da questo momento, manterrà la leadership della gara fino al traguardo finale di Rosario.

NONA TAPPA: ANCORA DE ROOY ED È DOPPIO PODIO PER IVECO

In una frazione abbreviata, il pilota olandese piazza il colpo del knock out distaccando di oltre 27 minuti in classifica generale il principale avversario, il russo Eduard Nikolaev. La vittoria di

Iveco è completata dal posto d'onore del Trakker di Ton Van Genugten, giunto a quasi 4 minuti dal De Rooy. "Vittoria fantastica – commenta Gerard De Rooy – ma non è stato facile. La temperatura era molto alta e la sabbia molto soffice. La riduzione della gara al CP2 è stata la decisione corretta. Tutti hanno dovuto fermarsi per sgonfiare i pneumatici. La pressione delle nostre gomme è stata gestita con molta attenzione da Darek, e Moi non ha commesso nessun errore di navigazione".

DECIMA TAPPA: IL VANTAGGIO SI CONSOLIDA

Il percorso della decima tappa di gara, che collega le città di Belén e La Rioja, presenta una caratteristica tipica di ogni Dakar: le dune. Le enormi montagne di sabbia di Fiambalá mandano in fumo le speranze di molti concorrenti, ma non dei camion Iveco. De Rooy trae vantaggio da una fase di navigazione molto complessa e taglia il traguardo al secondo posto che, però, vale oro perché gli consente di rimanere primo in classifica generale e di portare a un'ora e 15 minuti il distacco dal diretto concorrente, il russo Mardeev.

UNDICESIMA TAPPA: UN ALTRO PASSO VERSO LA VITTORIA

La speciale da La Roja a San Juan è condizionata dalle temperature torride, superiori a 40 gradi, che solo i camion, ma non i quad e le moto, sono in grado di affrontare. Gerard De Rooy, che guida la classifica generale, parte con lo scopo di raggiungere il traguardo senza perdere terreno sul suo principale rivale. E centra l'obiettivo con una condotta di gara accorta, conservando un distacco di un'ora e 9 minuti da Mardeev.

A sua volta, Federico Villagra a bordo del suo Iveco Powerstar consolida ulteriormente la 3° posizione in classifica generale. Villagra, una delle grandi rivelazioni della Dakar 2016, è adesso a un'ora, 45 minuti e 45 secondi dalla vetta, con 22 minuti 57 secondi di vantaggio sul suo compagno di squadra Ton van Genugten, 4° in classifica.

DODICESIMA TAPPA: IVECO E DE ROOY SALDAMENTE IN TESTA

Iveco sale ancora una volta sul podio nella penultima tappa della Dakar con il secondo posto di Federico Villagra, a soli 3 minuti e 14 secondi dal vincitore della frazione, Pieter Versluis, in una speciale per i camion di 267 chilometri. Con questo risultato, il pilota argentino, che quest'anno ha esordito nella categoria camion della Dakar, si porta sul terzo gradino del podio nella classifica generale. Gerard de Rooy continua ad accumulare chilometri senza problemi e a rafforzare le proprie possibilità di

vittoria nella Dakar, dopo il successo ottenuto nel 2012. L'olandese termina la giornata con un 5° posto nella classifica di tappa, a soli 5 minuti e 24 secondi da Versluis, guadagnando anche qualche minuto sul russo Mardeev in classifica generale.

TREDICESIMA TAPPA: UN TRIONFO PER IVECO

Sul traguardo di Rosario, Iveco conquista il gradino più alto del podio. Gerard De Rooy, leader del Team Petronas-De Rooy-Iveco, vince l'edizione 2016 del rally più difficile e competitivo al mondo. La sua prestazione, nel corso delle tredici tappe, ha dimostrato, ancora una volta, le eccezionali abilità di guida e di navigazione del pilota e ha confermato le qualità dell'Iveco Powerstar. Il costruttore italiano ha dominato la Dakar, con 5 diversi costruttori di camion nelle prime 10 posizioni. Terzo posto per Federico Villagra, soprannominato El Coyote, vera e propria rivelazione di questa edizione. Il pilota argentino, con il suo Powerstar, è stato seguito da milioni di connazionali in un Paese in cui Iveco è leader di mercato. Ton Van Genugten, con il suo Trakker, termina la competizione in quinta posizione. È l'altra grande rivelazione della Dakar 2016, durante la quale aveva il compito di guidare uno dei due camion di assistenza ai leader dei team, De Rooy, Villagra e Loprais. Lo spagnolo Pep Vila, al volante dell'altro Iveco Trakker, conquista il decimo posto. L'esperto pilota, per la sesta volta al fianco di Iveco alla Dakar, di cui cinque con il team di De Rooy, ha combattuto fino alla fine per entrare nella Top Ten.

Nella pagina a fianco, l'Iveco Powerstar del pilota argentino Federico Villagra e, sotto, i meccanici di Iveco al lavoro durante una pausa fra una tappa e l'altra





ECCO LA MIA DAKAR

Stile di guida 'cool' anche nelle condizioni di gara più stressanti, strategia e tattica accorte, capacità di gestire il vantaggio, camion perfetti e un team stellare per il pilota olandese che ha dominato con l'Iveco Powerstar la Dakar 2016

Per imporsi nel rally più duro al mondo alla fine di 13 estenuanti tappe fra Argentina e Bolivia, dopo 9mila chilometri di gara e 4.500 chilometri di speciali su fondi impossibili in condizioni climatiche proibitive, tutto deve essere al top: gli equipaggi, i camion e il team di assistenza. Per capire come il team Petronas-De Rooy-

Iveco ha costruito la vittoria sul traguardo di Rosario nella Dakar 2016, *Camion&Servizi* ha intervistato in esclusiva il vincitore del rally, il pilota olandese Gerard De Rooy.

C&S: *La classifica finale parla chiaro. Vittoria con distacco sul traguardo di Rosario, quattro camion Iveco nella top ten e tre nelle prime cinque posizioni. Quali sono le ragioni di questo risultato stellare?*

De Rooy: Tre sono i principali motivi del successo. Prima di tutto, il nuovo assetto

del team con tre piloti su Iveco Powerstar in grado di competere per la vittoria finale. Poi, i driver molto veloci sui Trakker di supporto e, infine, una squadra di meccanici con ruoli e responsabilità ridefinite. Questa inedita struttura ha avuto il suo battesimo del fuoco in Marocco. In seguito, è stata testata durante il rally Oylibia, per poi essere implementata nella Dakar sudamericana.

Il Cursor 13 non ha mai avuto cedimenti. Secondo me, è il miglior motore al mondo

C&S: *In una precedente intervista ha definito il suo stile di guida 'rilassato', anche nelle situazioni di gara più stressanti. E' cambiato qualcosa nella Dakar 2016, o ha mantenuto fede a questa impostazione originale?*

De Rooy: Quest'anno ho avuto a bordo del mio Powerstar un navigatore eccezionale, Moi Torrallardona, nel quale ho riposto una fiducia totale. Ciò mi ha consentito di concentrarmi sulla guida, quindi, di essere più rilassato e, in definitiva, di risultare più veloce.

C&S: Di solito, le dune sono il suo terreno di gara preferito. Ma quest'anno ha dovuto anche affrontare fondi molto scivolosi per la pioggia. Come se l'è cavata?

De Rooy: La prima settimana di gara è stata veramente insolita sotto il profilo delle condizioni meteo. Poiché non mi piace il bagnato, ho preferito non spingere al massimo, limitando il distacco dai diretti concorrenti. Del resto, i team che hanno tentato il tutto per tutto sui fondi resi proibitivi dall'acqua hanno guadagnato solo alcuni minuti.

C&S: Quali sono stati i punti di svolta della Dakar 2016? L'ottava tappa, quando è balzato al primo posto in classifica generale o la decima, quando ha aumentato il vantaggio sui piloti russi?

De Rooy: Nella seconda parte del rally, dopo la giornata di riposo, mi aspettavo l'attacco del team della Kamaz. Il che è puntualmente avvenuto nella frazione da Salta a Belén, una tappa (l'ottava) in cui ho dato il massimo fin dall'inizio riuscendo a vincerla con due minuti e mezzo di distacco su Nikolaev. E' stato, dal punto di vista psicologico, un colpo durissimo per il team russo, che ha rischiato troppo anche nelle due frazioni successive. E nella speciale attorno a Belén (la nona frazione), che per noi è stata perfetta, il loro distacco è notevolmente aumentato.

C&S: Un bilancio personale, al di là della classifica generale, della Dakar di quest'anno. Come l'ha vissuta?

De Rooy: Grazie alla nuova struttura della squadra, ho potuto concentrarmi sulla guida e sulla gara, evitando le preoccupazioni giornaliere legate alla logistica del team, all'assistenza e alla riparazione dei veicoli. Tutto ciò ha generato una maggiore serenità, creando un'atmosfera più rilassata rispetto al passato.

C&S: Quando ha avuto la certezza che la vittoria fosse a portata di mano?

De Rooy: In tutta onestà, all'ultimo giorno di gara, poiché la Dakar rimane un rally imprevedibile fino alla fine. Nel corso dell'ultima speciale ho avuto la sensazione che gli altri concorrenti fossero 'sotto controllo'. In quel momento la vittoria è diventata realtà.



Nella pagina a fianco, Gerard De Rooy con il trofeo della Dakar 2016 accanto al suo Iveco Powerstar con il numero di gara 501. Sopra e a fianco, due momenti di esultanza del team Iveco-De Rooy-Petronas sul traguardo finale di Rosario

C&S: Quali sono state le caratteristiche tecniche di punta del suo Iveco Powerstar?

De Rooy: Al primo posto c'è, senza dubbio, il motore, che non ha mai accusato cedimenti da quando guido un camion di Iveco. La potenza e le caratteristiche di coppia fanno del Cursor 13, a mio giudizio, il miglior propulsore al mondo. Un propulsore per il quale Petronas ha sviluppato lubrificanti in grado di favorire le performance negli impieghi off-road più impegnativi. E poi, la guidabilità del camion, la corretta posizione di guida, il comfort di marcia, gli ammortizzatori e gli pneumatici Goodyear. Tutto ciò ha fatto del Powerstar un camion vincente.

C&S: Quali modifiche sono state apportate al suo Powerstar, rispetto al camion dello scorso anno?

De Rooy: Nessuna, poiché la driveline era perfetta. I test pre-Dakar si sono concentrati su due elementi: il settaggio degli ammortizzatori e la comprensione, con il supporto dei tecnici di Goodyear, del comportamento degli pneumatici sui diversi fondi di gara.



CAMPIONI SI NASCE

Utilizzati sui veicoli stradali e nei cantieri, i Cursor e i NEF s'impongono anche nei rally e nelle competizioni offshore, come dimostrano le imprese di Gerard De Rooy nella Dakar in Sudamerica e i record nautici di Fabio Buzzi

di Giorgio Garrone

G

erard De Rooy, al termine della vittoriosa cavalcata di 9mila chilometri sulle piste del Sudamerica nella Dakar 2016 a bordo dell'Iveco Powerstar motorizzato da FPT Industrial, l'ha detto chiaro e forte: Il Cursor 13, secondo me, è il miglior motore al mondo. Il bello è che il propulsore del pilota olandese e quelli degli altri Powerstar e Trakker del team De Rooy-Iveco-Petronas sono stati concepiti, nella loro versione base, per i pesanti stradali della gamma Stralis e per i mezzi d'opera della serie Trakker. Con queste unità standard, in particolar modo con le versioni Euro VI, i motori della Dakar condividono oltre il 70 per cento dei componenti dell'hardware. Segno che i progettisti hanno inglobato nei Cursor, sin dal debutto sul mercato, un DNA da campioni, che si è innestato sulle caratteristiche di robustezza, resistenza, affidabilità e performance apprezzate in tanti paesi del mondo dagli operatori del trasporto e dalle imprese di costruzione. A trasformare i Cursor 13 standard in purosangue ci hanno pensato gli ingegneri di FPT Industrial del centro di ricerca e sviluppo di Arbon, in Svizzera, che hanno creato dei motori da gara capaci di sviluppare 900 Cv con una coppia di picco di 4.000 Nm, praticamente costante nell'intervallo da 1.000 a 2.600 giri al minuto. Proprio l'enorme valore di coppia disponibile già in basso, cioè a partire da regimi di 900-1.000 giri al minuto, è stato uno dei fattori determinanti, insieme all'affidabilità, alla robustezza e alle caratteristiche dei lubrificanti messi a punto da Petronas, per la vittoria finale del team De Rooy-Iveco-Petronas sul traguardo di Rosario. I Cursor 13, a sei cilindri in linea di 12,9 litri di cilindrata, erano già stati utilizzati nelle edizioni 2012 e 2013 della Dakar sudamericana. Allora, però, i motori da gara erano derivati dalle versioni Euro III dei modelli standard, equipaggiati con iniettori pompa. A partire dal 2014, si è passati ai propulsori dotati di sistema d'iniezione common rail heavy duty di seconda generazione, in grado di raggiungere una pressione massima di polverizzazione del gasolio di 2.200 bar. Il resto, nel passaggio dai motori tradizionali a quelli elaborati da rally, l'hanno fatto l'utilizzo di componenti presi in prestito dai propulsori per applicazioni industriali o marine, la mappatura della centralina elettronica di controllo e l'impiego di un turbocompressore con valvola wastegate, capace di generare una pressione di sovralimentazione di 3,5 bar. Queste caratteristiche tecni-

I motori utilizzati nella Dakar montano il 70% dei componenti standard dei Cursor 13 Euro VI

che e le doti di robustezza strutturale e di resistenza alle sollecitazioni e a condizioni d'utilizzo estreme hanno consentito al team De Rooy-Iveco-Petronas di tagliare per primo il traguardo di Rosario e di piazzare altri tre camion di Iveco nella top ten della classifica generale. La partecipazione al rally ha permesso a Iveco di testare sul campo in condizioni estreme nuove tecnologie e soluzioni che potrebbero trovare applicazione nei veicoli di serie e di motivare e di far acquisire esperienza al team dei tecnici e dei progettisti coinvolti nella gara. Il successo dei motori di FPT Industrial nelle competizioni non limita, però, alla Dakar sudamericana.

RECORD E VITTORIE NELL'OFFSHORE E NELLE GARE DI ENDURANCE

Un altro campo d'applicazione dei propulsori delle famiglie Cursor e NEF, meno tradizionale di quello stradale, è rappresentato dalle gare di motonautica. In queste competizioni, Fabio Buzzi, pluricampione mondiale, detentore di numerosi record sull'acqua e costruttore d'imbarcazioni con il brand FB Design, ha utilizzato e utilizza i motori di FPT Industrial sia per motorizzare le barche di propria progettazione, sia nei campionati off-shore (italiani, europei e mondiali) e per stabilire nuovi primati di percorrenza, durata o velocità. Fra le tante affermazioni in campo agonistico, si possono ricordare le vittorie nella Cowes-Torquay-Cowes (la più famosa gara d'offshore al mondo) del 2008 e 2010 con il Red FPT equipaggiato con quattro NEF 67-600, il record sulla tratta Montecarlo-Venezia del 2011 e quello da New York alle Bermuda di 670 miglia nautiche, stabilito nel 2012 alla media di 39,49 miglia a bordo di una barca di 40 piedi, motorizzata con due Cursor 9 - 650 di 8,7 litri di cilindrata.



Nella pagina a fianco, il Trakker 516 di Van Genugten durante una delle tappe della Dakar 2016. Sopra, una delle imbarcazioni di Fabio Buzzi, equipaggiata con due motori C9 650 di FPT Industrial



test- DAILY 35S17V HI-MATIC



FA TUTTO DA SOLO

Provato su strada il furgone a ruota singola da 10,8 m³, con motorizzazione da 3 litri da 170 Cv abbinata al cambio automatico Hi-Matic. Tempi di cambiata ultra-ridotti, comfort di marcia ed elevate prestazioni sia in città, sia sulle tratte extra-urbane

di Simona Richino

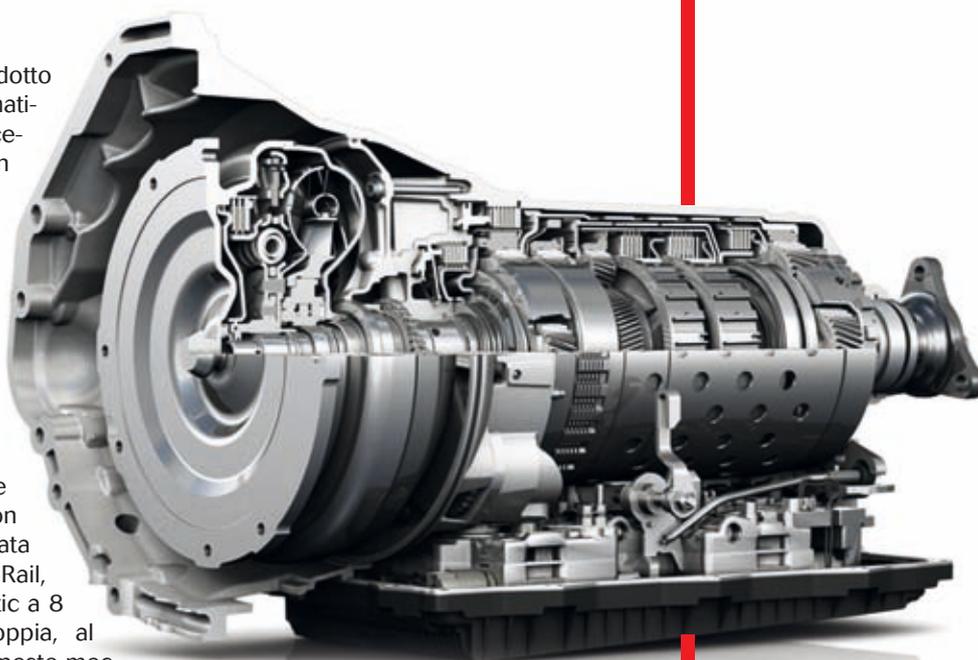


GUARDA
IL VIDEO

I claim con cui è stato introdotto sul mercato il cambio automatico Hi-Matic del Daily – piacere di guida assoluto – non avrebbe potuto essere più azzeccato. Chi si siede al volante di un Daily Hi-Matic può, infatti, godersi appieno il piacere della guida sia in ambito urbano, sia sulle strade extra-urbane o sulle tratte autostradali. Lo ha constatato Camion&Servizi, che ha testato a Torino e nelle zone limitrofe un Daily 35S17V in versione furgone a ruota singola. E' equipaggiato con il motore F1C da 3 litri di cilindrata da 170 Cv della famiglia Common Rail, abbinato all'automatico ZF Hi-Matic a 8 rapporti con convertitore di coppia, al posto del tradizionale cambio a innesto meccanico a 6 marce. Il veicolo in prova, dotato di un vano di carico di 10,8 metri cubi lungo 3.130 mm con altezza utile interna di 1.900 mm, ha una massa totale a terra di 3,5 tonnellate. Si tratta, sotto il profilo della volumetria di carico, di uno dei modelli di riferimento della gamma Daily, poiché ricade nella fascia dei van da 9 a 11 metri cubi nella quale si concentra il 38% circa delle richieste di mercato a livello europeo, seguita dal segmento dei furgoni fra gli 11 e i 14 metri cubi, preferito dal 35% degli acquirenti.

Un altro dei contenuti tecnologici di punta del 35S17V è costituito dalla sospensione anteriore Quad-Leaf. Basata su uno schema a doppio quadrilatero con balestra trasversale, consente di raggiungere risultati ottimali in termini di contenimento degli ingombri e delle masse. La Quad-Leaf, che migliora il comportamento dinamico del veicolo in termini di stabilità e di prevedibilità di reazione, consente di ottenere (in particolare sui furgoni a ruota singola a passo lungo) accelerazioni laterali sovrapponibili a quelli di un'automobile.

Ma non è tutto. La Quad-Leaf permette anche un incremento di 100 kg del carico massimo ammesso (che raggiunge i 1.900 kg), rispetto ai modelli della precedente gamma. Anche la sospensione posteriore è stata rinnovata, con una geometria ricalibrata per minimizzare i fenomeni di sovrasterzo e incrementare l'efficienza degli ammortizzatori. A tutto ciò si aggiunge, rispetto ai Daily della precedente generazione, un abbassamento della soglia di carico di 55 millimetri, il che colloca il Daily fra i modelli best in class nel segmento dei commerciali leggeri a trazione posteriore.



PASSAGGI MARCIA SUPERVELOCI

A bordo del 35S17V l'elemento più innovativo, dal punto di vista tecnico, è costituito dall'automatico Hi-Matic a 8 marce. Il cambio velocizza i passaggi di rapporto che avvengono, quando è richiesta maggiore accelerazione da parte del conducente, in meno di 200 millisecondi in modo fluido e impercettibile. L'automatico accetta coppie in ingresso di 470 Nm e può essere montato sui Daily fino a 7 tonnellate di massa totale a terra e sulle combinazioni con rimorchio di 10,5 tonnellate. L'Hi-Matic, che ha un peso di 88 kg e una lunghezza complessiva

Nella pagina a fianco, il Daily 35S17V durante il test nel centro di Torino.

Sopra, uno spaccato del cambio automatico ZF Hi-Matic a otto rapporti

LE CARATTERISTICHE TECNICHE

- Modello: 35S17V Hi-Matic
- Passo: 3.520 mm
- Lunghezza totale veicolo: 5.558 mm
- Volume di carico: 10,8 m³
- Massa totale a terra: 3.500 kg
- Massa totale combinata: 7.000 kg
- Motore: F1C
- Omologazione: Euro 5b+
- Cilindrata: 2.998 cm³
- Potenza massima: 170 Cv
- Coppia massima: 430 Nm
- Cambio: ZF 8V 470A Hi-Matic automatico a 8 rapporti
- Sospensioni anteriori: Quad-Leaf
- Sospensioni posteriori: Balestra parabolica
- Pneumatici: 225/65 R16



di 682 mm, ha un impianto di raffreddamento dedicato con uno scambiatore di calore indipendente olio-aria e una valvola termostatica per raggiungere nel minor tempo possibile la temperatura ottimale d'esercizio. Grazie alla diponibilità di 8 velocità, l'Hi-Matic offre un'apertura totale maggiore rispetto alle tradizionali unità a 6 marce. La certezza di avere sempre innestata la marcia più corretta in funzione dei diversi regimi di rotazione del motore garantisce di rimanere sempre nel campo di funzionamento ottimale il che, a sua volta, si traduce in una migliore accelerazione, in un elevato comfort di marcia e in consumi ridotti.

TUTTO A PORTATA DI LEVA

La gestione elettronica del cambio consente di selezionare la migliore modalità di guida fra le due disponibili – Eco e Power - secondo l'andamento, le difficoltà e il profilo altimetrico del percorso. Con la funzionalità Eco, attivata di default all'accensione del motore, vengono effettuati cambi marcia fluidi a bassi regimi per enfatizzare il comfort riducendo al minimo i consumi di gasolio. Con la Power, invece, i passaggi di rapporto sono più rapidi e avvengono a regimi più

elevati per assicurare un innesto preciso e un feeling di guida performante, soprattutto sui tratti extra-urbani e autostradali. Dal posto guida, per utilizzare il cambio in modalità totalmente automatica è sufficiente spingere la leva d'azionamento sulla posizione D, Drive, in basso a sinistra. Poiché al momento dell'accensione del motore viene selezionata di default la funzione Eco mode, se si preferisce, invece, utilizzare la Power bisogna spostare la leva verso destra. Sullo schermo digitale al centro del cruscotto compare l'indicazione della modalità prescelta dal conducente. L'Hi-Matic consente anche il cambio marce in sequenziale. Per attivarlo, partendo dalla modalità automatica, si deve spingere la leva d'azionamento verso l'alto o verso il basso. Con l'Hi-Matic si ha la stessa trainabilità del cambio meccanico (che può arrivare fino a 3.500 kg), e un comportamento ottimale in fase di spunto in salita, grazie all'abbinamento con il sistema di anti arretramento Hill Holder, offerto di serie sul Daily. Dal punto di vista costruttivo, l'Hi-Matic è costituito da un convertitore di coppia, da una serie d'ingranaggi epicicloidali, da un modulo di controllo con i relativi sensori e da un circuito di raffreddamen-

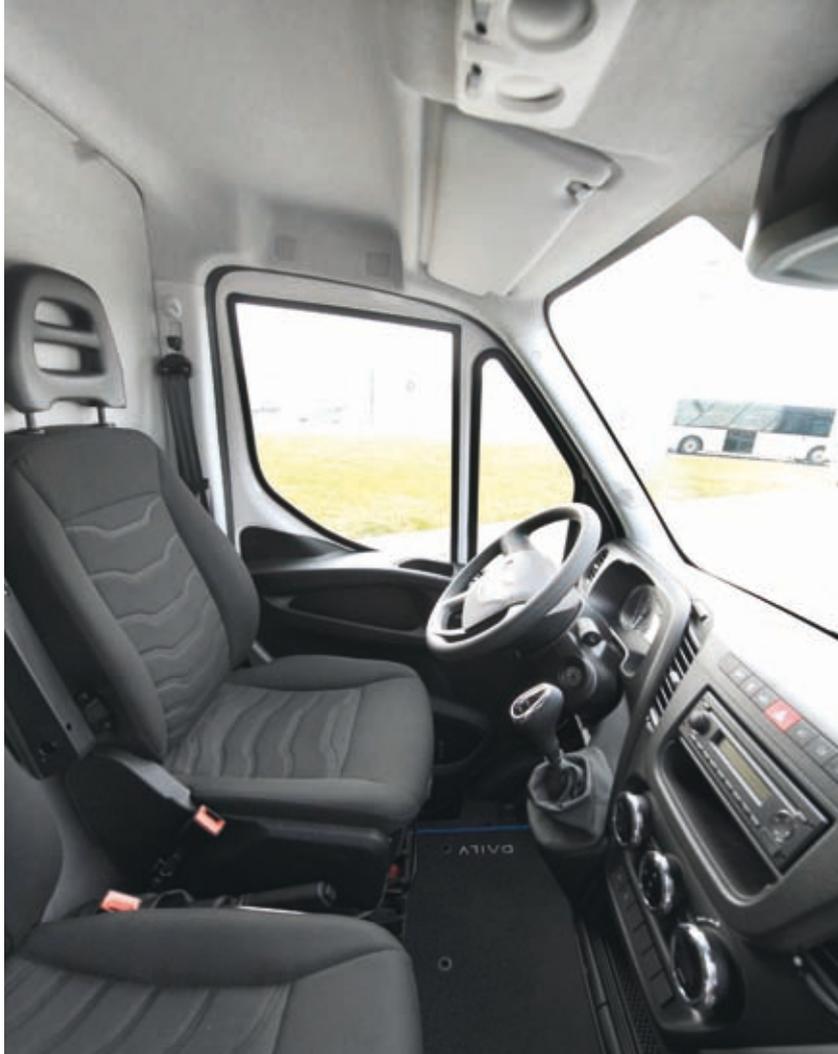
to del fluido idraulico. Il convertitore di coppia comprende quattro elementi principali: la pompa, collegata all'albero motore, la turbina, azionata idraulicamente dalla pompa, lo statore, che funge da elemento di reazione e di moltiplicazione della coppia, e la frizione di blocco (lock-up).

ALL'INTERNO È COME GLI ALTRI DAILY

Gli interni e il posto guida del 35S17V Hi-Matic non differiscono da quelli degli altri modelli dell'ultima generazione del Daily, fatta eccezione per la leva d'azionamento del cambio automatico, che ha una conformazione e una 'griglia' particolari, per l'assenza del pedale della frizione e per le indicazioni che appaiono sullo schermo digitale del cluster strumenti. Comfort, silenziosità, ergonomia dei comandi e visibilità verso l'esterno sono d'impostazione automobilistica. Dal posto guida, si apprezzano l'ampia superficie vetrata del parabrezza (incrementata di 40 mm rispetto alla precedente gamma), il posizionamento dei sedili (la cui seduta è stata abbassata di 15 millimetri), la collocazione della colonna dello sterzo, che ha un'inclinazione è stata ridotta di 7 gradi, e il diametro del volante (ridotto di 20 millimetri rispetto al precedente Daily). Tutti i comandi e i vani portaoggetti facilmente raggiungibili dal conducente. La corretta gestione degli spazi, l'insonorizzazione dovuta ai materiali fono-assorbenti e la silenziosità di funzionamento del cambio automatico rendono la guida confortevole sia nel traffico cittadino, che sulle strade extraurbane.

URBAN, REGIONAL E INTERNATIONAL

Il cambio Hi-Matic è offerto in abbinamento con le motorizzazioni F1A da 2,3 litri 106 Cv e 126 Cv ed F1C da 3 litri da 170 Cv e 205 Cv sulle versioni cabinato e furgone (a ruota singola e gemellata) del Daily. Per tener conto delle diverse mission di trasporto sono previste per i van (da 7,3 a 19,6 metri cubi) e per gli autotelai tre configurazioni di base – denominate Urban, Regional e International – che si distinguono per le dotazioni di bordo. La Urban comprende, fra l'altro, i sensori di parcheggio e il climatizzatore manuale, ma non prevede gli airbag per il conducente (offerto sulla Regional) e per il passeggero. Questi dispositivi sono, invece, montati sulla variante International, ottimizzata per i percorsi sovra-regionali su medie-lunghe distanze. L'International, inoltre, ha a bordo il sistema di avviso di abbandono della corsia di marcia (LDWS) e può contare su specchi retrovisori riscaldati (oltre al parabrezza) e ad azionamento elettrico.



I PRINCIPALI PLUS DEL 35S17V HI-MATIC

- Passaggi di rapporto fluidi e veloci
- Comfort di guida
- Facilità d'utilizzo del cambio
- Due modalità di cambiata, Eco e Power, in funzione del percorso
- Performance della catena cinematica
- Ottimo comportamento dinamico della sospensione anteriore Quad-Leaf
- Volumetria di carico fra le più richieste dal mercato



Nella pagina a fianco, una fase di carico del Daily, attraverso il portellone posteriore a doppio battente. Sopra, gli interni e, sotto, la leva d'azionamento (e la griglia) del cambio automatico Hi-Matic



CHI LI GUIDA, LI APPREZZA

Con l'iniziativa Mission Experience, varata da CNH Industrial Village in collaborazione con HRX, si possono effettuare test su strada con Daily allestiti o con Daily furgone dotati di cambio automatico Hi-Matic

di Paola Bruna



Per apprezzare un veicolo non c'è altro modo che provarlo su strada in condizioni operative reali. E' questo

il concetto alla base dell'iniziativa Mission Experience, rivolta agli utilizzatori o ai potenziali acquirenti degli Iveco Daily. Il progetto, lanciato all'inizio di quest'anno dal CNH Industrial Village in cooperazione con HRX, società che collabora dal 2012 all'organizzazione di eventi motoristici, training e corsi di guida per i veicoli industriali Iveco, offre l'opportunità di conoscere e di testare su strada alcuni Iveco Daily allestiti e tre furgoni di differenti cubature, sempre della gamma Daily, equipaggiati con il cambio automatico Hi-Matic a 8 rapporti. Per partecipare a uno degli eventi Mission Experience, che hanno cadenza settimanale e hanno inizio presso le strutture del CNH Industrial Village di

Torino, è necessario prenotare la prova accedendo alla pagina dedicata del sito web www.cnhindustrialvillage.com. Sul sito si può anche scegliere il mezzo da testare, in base alle specifiche tecniche del veicolo e dell'allestimento. Fin dal suo arrivo all'Industrial Village l'ospite viene invitato a seguire un briefing preparatorio, durante il quale il demo-driver lo informa sulle modalità di guida del veicolo, finalizzate all'ottenimento delle massime prestazioni in termini di affidabilità, sicurezza e consumi di gasolio. La fase successiva riguarda le prove pratiche, che vengono effettuate in due location: sia nelle aree del CNH Industrial Village, sia 'su strada', dove vengono inoltre evidenziate le caratteristiche tecniche del nuovo Daily comparate alla versione precedente e ai mezzi proposti dalla concorrenza. La mission iniziale è quella di far apprezzare al cliente le caratteristiche del mezzo congiuntamente allo sviluppo della sensibilità di guida attraverso prove in grado di creare e diffondere una cultura rivolta alla sicurezza su strada e all'economicità d'esercizio. I test drive si distinguono in prove statiche (ottimizzazione del carico e sfruttamento del volume delle versioni van) e dimostrazioni per evidenziare le performance dinamiche, come la sterzata, lo slalom tra i birilli e il parcheggio in retromarcia. Ultimati questi test, si passa alla mission conclusiva: condurre il Daily su un percorso esterno di circa 15 chilometri per verificare l'accelerazione, lo spunto in salita, i consumi e il comportamento in caso di frenata improvvisa. E non finisce qui: oltre al test drive, l'ospite ha l'opportunità di approfondire la conoscenza della struttura, nonché della Galleria Storica del CNH Industrial Village grazie a una



Nella pagina a fianco, lo schieramento dei Daily utilizzati per l'iniziativa Mission Experience. Sopra, un Daily cassonato e, a fianco, il logo di Mission Experience

visita tecnica guidata. Molto positivi i giudizi di chi ha preso parte a uno degli eventi Mission Experience. "Un'iniziativa fantastica – ha affermato Giacomo Filippi di Garden Ville. E' stata la prima volta che ho avuto l'occasione di provare un veicolo commerciale con cambio automatico: davvero un bel cambio, fluido. Vieni voglia di passare all'Hi-Matic. Al Village abbiamo ricevuto un'ottima accoglienza. La struttura è molto bella e nella Galleria storica ho avuto modo di ammirare in diretta mezzi che, altrimenti, avrei visto solo in fotografia". "Mission Experience è un'ottima iniziativa – ha commentato Costantino Iorio di Garden Ville - che mi ha dato l'opportunità di conoscere un mezzo già allestito, il prodotto giusto che non riserverà sorprese: un vero e proprio investimento per la mia azienda. Non ho mai avuto un'esperienza analoga in precedenza: a volte si compra un veicolo ancora da allestire. Poi - una volta completato - ti viene consegnato e nell'utilizzo quotidiano si può scoprire che non era quello giusto, poco adatto... Un vero problema". La flotta dei veicoli dell'iniziativa Mission Experience è attualmente costituita da sette Daily, quattro dotati di allestimenti specifici e tre in versione furgone (di differenti cubature di carico) con cambio automatico Hi-Matic. I cabinati allestiti comprendono un 35C15, con motorizzazione di 2,3 litri da 146 Cv, abbinato a una furgonatura in lega leggera con sponda caricatrice posteriore. Nel parco mezzi figurano, inoltre, un Daily 35C15 con cassone fisso e due altri 35C15 dotati, però, di cassone ribaltabile. Il parco dei Daily Hi-Matic comprende un furgone di 10,8 metri cubi con motorizzazione F1A di 2,3 litri da 126 Cv, e due van 35S17V a ruota posteriore singola con propulsore da 170 Cv e cubature rispettivamente di 13,4 e 18 metri cubi.



**Come l'Amsa
- l'Azienda
Milanese Servizi
Ambientali -
utilizza
i camion
di Iveco
del proprio
parco mezzi
per la raccolta,
la compattazione
e il trasporto
dei rifiuti
e per l'igiene
urbana
nel capoluogo
lombardo
e in alcuni
comuni
dell'hinterland
di Giorgio Garrone**

VITA DURA IN CITTÀ

La mission affidata ai camion di Iveco che fanno parte del parco mezzi dell'Amsa, l'Azienda Milanese Servizi Ambientali, se non è impossibile è sicuramente fra le più gravose e pesanti che si possa immaginare. Lo è per le basse velocità cui devono operare le spazzatrici (non più di 3-4 chilometri l'ora) e i compattatori, per i continui stop&go richiesti dalla raccolta porta a porta dei rifiuti urbani e per l'impegno intensivo e protratto nel tempo delle prese di forza utilizzate per azionare le attrezzature montate sui camion. I numeri dell'Amsa, del resto, sono impressionanti: 13 comuni serviti con 2,3 milioni fra abitanti e pendolari, oltre 786mila tonnellate di rifiuti raccolti nel 2015, quasi 422mila tonnellate di materiali avviati al

riciclo (pari al 53% del totale) e un'area di 283 chilometri quadrati mantenuta costantemente pulita. L'attività di raccolta svolta dall'Amsa inizia alle prime luci dell'alba e termina nella mattinata. Nelle diverse zone della città operano, secondo le esigenze, differenti tipologie di veicoli. I camion di Iveco coinvolti nella raccolta comprendono Stralis 6x2 con compattatori da 23 metri cubi, compattatori da 10 metri cubi allestiti su telaio Eurocargo 120 e Daily con motorizzazioni a gasolio o a metano equipaggiati con costipatori e vaschette per il trasporto dell'umido. Le attività di spazzamento, svolte su più turni, vedono l'intervento di spazzatrici allestite su base Eurocargo, dotate di uno speciale braccio telescopico (Sweepy jet), che consente all'equipaggio di effettuare la pulizia dei marciapiedi anche in presenza di auto parcheggiate

sui lati. Per capire meglio questa complessa realtà operativa e le sfide tecniche che essa impone ai veicoli coinvolti, *Camion&Servizi* ha intervistato Mauro Colombo, Responsabile ingegneria e manutenzione automezzi del parco Amsa.

C&S: *Com'è strutturato il parco veicoli dell'Amsa? Quali ne sono le principali caratteristiche?*

Colombo: Il parco Amsa è costituito complessivamente da 1386 mezzi ed è destinato principalmente ad assolvere il servizio di raccolta dei rifiuti indifferenziati, delle frazioni differenziate e all'igiene del suolo, grazie al parco di spazzatrici ed autocarri con vasca da 35 quintali. Amsa garantisce al Comune di Milano il servizio di spazzamento globale, effettuato grazie ad una flotta di autospazzatrici dotate di un braccio agevolatore brevettato da Amsa in grado di effettuare la pulizia dei marciapiedi e della cunetta anche in presenza delle auto in sosta. Il 27% dei mezzi è alimentato a metano grazie alla disponibilità di due impianti interni, uno realizzato presso il dipartimento via Zama e il secondo presso il dipartimento di via Silla.

C&S: *Quali sono gli aspetti operativi che rendono le missioni di Amsa particolarmente impegnative?*

Colombo: Certamente l'attività di raccolta in una grande città come Milano è soggetta alle complessità derivanti dal traffico: ecco perché Amsa programma annualmente corsi per gli autisti finalizzati a trasferire il know-how fondamentale per condurre un mezzo pesante in città. Ogni anno gruppi di autisti di Amsa seguono i corsi di guida sicura presso la struttura ASC di Quattro ruote a Vairano in provincia di Pavia. Inoltre, per ridurre i mezzi operativi sulle strade di Milano, Amsa effettua il servizio di raccolta di carta e vetro tramite mezzi costipatori unici nel loro genere, in grado di stipare al loro interno i due tipi di rifiuti senza nessuna contaminazione reciproca, poiché l'attrezzatura è suddivisa da un setto orizzontale.

C&S: *Da chi sono effettuati gli interventi manutentivi sui camion?*

Colombo: La manutenzione dei mezzi Amsa è affidata con contratti di full service settennali ai costruttori che ne garantiscono l'efficienza tramite interventi programmati e, su chiamata, al verificarsi di guasti. A tutto ciò si somma anche l'attività svolta dalle quattro officine presenti - una in ogni dipartimento operativo aziendale - in grado di garantire interventi rapidi su tutti i mezzi.

C&S: *Quali sono i principali plus di prodotto dei veicoli di Iveco riscontrati da Amsa?*

Colombo: Sicuramente la presenza a Milano di un service



affidabile e competente, oltre ai consumi contenuti e alla facilità di manutenzione dei mezzi. Inoltre, insieme a Iveco e alla concessionaria Milano Carri, verranno organizzati dalla struttura di Training Iveco, a partire da quest'anno, corsi tecnici dedicati alla crescita della professionalità del personale delle officine Amsa.

C&S: *Perché Amsa ha scelto il metano come carburante alternativo al gasolio per un'elevata percentuale dei propri mezzi?*

Colombo: I vantaggi rispetto alla motorizzazione a gasolio sono evidenti in città: riduzione drastica delle emissioni, sia di particolato che di ossidi di azoto, oltre al contenimento dei costi per il carburante.

**Il 27%
del parco Amsa
è costituito
da veicoli
a metano**

Nella pagina a fianco, una spazzatrice su telaio Iveco Eurocargo in piazza del Duomo a Milano. In alto, Mauro Colombo. Responsabile ingegneria e manutenzione automezzi del parco Amsa. Sopra, alcuni Iveco Daily con vasche per il trasporto dell'umido



prodotto < NUOVO EUROCARGO CNG



**Più prestazioni,
meno emissioni
e meno
rumorosità
per il Nuovo
Eurocargo
Natural Power
con
motorizzazione
Tector 6
a gas naturale
da 204 Cv.
Disponibili
i modelli
di 11-12
e 15-16
tonnellate
con cambi
manuali
e automatici
di Simona Richino**

TUTTO IL MEGLIO DEL METANO

Con il Nuovo Eurocargo Natural Power dotato di propulsore Tector 6 Euro VI-C a metano, Iveco ribadisce la propria scelta tecnica di fondo di puntare sul gas naturale come valida alternativa al gasolio per alcune missioni di trasporto. Una scelta basata su tre capisaldi: gli oltre vent'anni d'esperienza accumulati nel campo dei propulsori a gas, i 2.500 camion medi e pesanti messi in strada fino ad oggi (oltre a 6mila commerciali della famiglia Daily e a 29mila motori CNG) e un'offerta full range di veicoli con propulsori a metano, che spazia dai leggeri della gamma Daily ai pesanti stradali della serie Stralis, fino agli Urbanway e ai Crealis di Iveco Bus. Il line-up del Nuovo Eurocargo Natural Power comprende modelli di 11-12 tonnellate (chiamati 110-120EL21 CNG) e di 15-16 tonnellate (150-160E21 CNG) di massa totale a terra, tutti dotati di motorizzazione Tector 6 a 6 cilindri in linea di 5,9 litri di cilindrata da 204 Cv, con una

coppia di picco di 750 Nm. Il propulsore è abbinabile al cambio manuale ZF 9S 75 TO a 9 rapporti, oppure a un automatico Allison S2500 con convertitore di coppia (per i cabini di 11-12 tonnellate) o Allison S3000 (per gli autotelai 15-16 tonnellate) a 5 marce con convertitore e rallentatore integrato. Il retarder, obbligatorio per legge sui 150-160E21 può essere anche di tipo elettromagnetico (Telma). In quest'ultimo caso, il rallentatore è flangiato sull'albero di trasmissione, mediante un supporto vincolato ai longheroni del telaio. L'attivazione del retarder avviene agendo sul devio-guida posto a destra della colonna dello sterzo. Gli Eurocargo CNG di minore massa totale a terra sono offerti in sei passi da 3.105 millimetri a 4.815 millimetri, mentre per i modelli di maggior peso gli interassi – sempre sei, in tutto – variano da 3.690 a 5.670 millimetri. Le sospensioni sono meccaniche anteriormente, mentre sul secondo asse sono previste due opzioni: a balestre paraboliche o con soffiotti pneumatici.



GUARDA
IL VIDEO

SEI BOMBOLE SIMMETRICHE

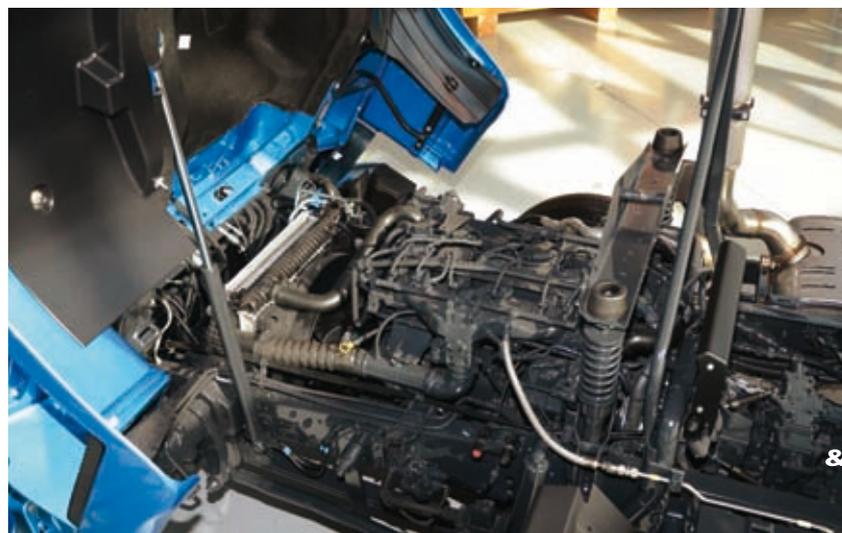
Il motore del Nuovo Eurocargo Natural Power è alimentato dal gas naturale compresso (a 200 bar) contenuto in sei bombole d'acciaio di 80 litri ciascuna, pari a circa 12 kg di metano (oppure 4 da 80 litri e due da 70 litri per i cabinati di 110-120E21 di 3.105 millimetri d'interasse), collocate in posizione simmetrica rispetto all'asse longitudinale del veicolo. La capacità complessiva delle bombole (480 litri o 460 litri per i cabinati di 3.105 millimetri di passo) consente un'autonomia operativa di 350-400 chilometri perfettamente adeguata a qualsiasi missione di trasporto del veicolo, dalla raccolta e compattazione dei rifiuti solidi ai compiti di distribuzione multi-drop in ambito urbano. Il rifornimento del carburante gassoso, che può essere effettuato presso le oltre 1.000 stazioni di distribuzione del metano per autotrazione esistenti in Italia, richiede in media 14-18 minuti. Tutti i Nuovi Eurocargo CNG sono equipaggiati con un sistema di scarico verticale dietro-cabina, che permette di massimizzare la lunghezza carrozzabile del veicolo. Come per tutti i camion a trazione alternativa alimentati a Gpl, con catene cinematiche elettriche o ibride, anche per gli Eurocargo Natural Power valgono le prescrizioni dell'articolo 167 del Codice della strada. La disposizione prevede la possibilità di viaggiare con una massa complessiva a pieno carico che supera fino al 15% (contro il 5% dei camion con motorizzazione diesel) quella riportata sulla carta di circolazione. La cabina degli Eurocargo CNG – la MLC, corta a tetto basso – mantiene le stesse caratteristiche stilistiche e lo stesso layout interno degli abitacoli delle versioni a gasolio. Lo stesso concetto vale per le dotazioni di sicurezza che comprendono, fra l'altro, l'avvisatore d'abbandono della corsia di marcia (LDWS, Lane Departure Warning System) e il dispositivo d'aiuto alle frenate d'emergenza (AEBS, Advanced Emergency Braking System).

TUTTI I SEGRETI DEL TECTOR 6 CNG

Il cuore del Nuovo Eurocargo CNG è il propulsore Tector 6 a metano. Si tratta di un sei cilindri in linea di 5,9 litri di cilindrata a due valvole per cilindro che funziona a ciclo Otto, cioè ad accensione comandata mediante bobine. Il motore, già conforme alla normativa antinquinamento Euro VI C che entrerà in vigore a fine anno, può essere alimentato con bio-metano ottenuto dalla fermentazione di bio-masse o di rifiuti organici. Il Tector 6 CNG Euro VI-C, che sviluppa una potenza massima di 204 Cv a 2.700 giri al minuto, è caratterizzato da una coppia di

picco di 750 Nm da 1.400 a 1.800 giri al minuto, superiore di 100 Nm rispetto a quella massima del Tector 6 EEV montato sull'Eurocargo Model Year 2008. Numerosi sono i miglioramenti apportati al propulsore. Fra questi, figurano le nuove bobine d'accensione, la centralina elettronica, il circuito e la valvola di blow-by, i pistoni, gli anelli di tenuta e il catalizzatore a tre vie. FPT Industrial è rimasta fedele, migliorandole, alle soluzioni sviluppate con successo sulle precedenti famiglie di motori a gas. In primo luogo, l'alimentazione del propulsore con una miscela aria-metano in proporzioni stechiometriche e all'iniezione multipoint sequenziale fasata. Queste caratteristiche, unite alla collocazione posteriore degli organi della distribuzione, permettono di ridurre di 3-5 dB la rumorosità del motore e di aumentare in comfort di guida. Molto semplice è l'architettura del dispositivo di post trattamento dei gas, che comprende un catalizzatore a tre vie in grado di abbattere, grazie all'azione di tre metalli nobili, il platino, il palladio e il rodio, del 95% le emissioni di ossidi d'azoto (NOx), monossido di carbonio (CO) e idrocarburi incombusti (HC).

Nella pagina a fianco, un Nuovo Eurocargo CNG davanti al CNH Industrial Village di Torino. Sotto, un Eurocargo Natural Power con la cabina ribaltata e lo scarico verticale. In basso, un particolare del motore Tector 6 CNG a metano





UN ANNO COL SEGNO PIÙ

Una panoramica dei risultati raggiunti da Iveco e Iveco Bus lo scorso anno. In crescita il fatturato, le vendite e le quote di mercato in tutti i segmenti. Un 2015 da incominciare per il Daily, che fa il pieno di premi e d'immatricolato

Il 2015 è stato un buon anno per Iveco, per molteplici ragioni. Prima di tutto, perché la casa italiana è tornata a generare utili e lo fa da sei trimestri consecutivi, cioè dagli ultimi mesi del 2014. Poi, perché sono aumentati il fatturato e le consegne di veicoli di tutte le gamme. In più, sono cresciute le quote di mercato a livello europeo sia nei leggeri, sia nei medi e nei pesanti. Un segmento, quest'ultimo, dove Iveco è riuscita nel 2015 a invertire un trend negativo che durava da alcuni anni. Sugli Stralis, sui Trakker e sui medi della serie Eurocargo ha riscosso ampi consensi da parte delle aziende di trasporto la soluzione motoristica Hi-SCR, brevettata da FPT Industrial, che fa a meno del ricircolo di gas di scarico (EGR) e che non richiede la rigenerazione attiva del filtro anti particolato. Un altro motivo di soddisfazione per Iveco è scaturito dai

successi di vendita dei veicoli - camion e autobus - con motorizzazioni a gas naturale. Sono risultati che ribadiscono la validità della scelta strategica della Casa italiana, che ha accumulato oltre vent'anni d'esperienza nello specifico settore, di puntare sul metano come unica vera (e percorribile) alternativa al gasolio per la movimentazione delle merci e dei passeggeri sia in funzione della sostenibilità del trasporto, sia in termini di convenienza economica per gli operatori. Una soluzione, quella del metano, che da quest'anno riguarda anche la logistica degli stabilimenti Iveco in Europa, cui è stata impartita una svolta green basata sull'impiego di veicoli con motori alimentati a CNG/LNG. È una scelta coerente con il claim aziendale - Iveco, il tuo partner per un trasporto sostenibile - e con gli orientamenti di CNH Industrial che, per il quinto anno consecutivo, è stata

confermata Industry Leader negli indici Dow Jones Sustainability (DJSI) World ed Europe. Con l'impiego di camion ultra-ecologici per la movimentazione dei componenti dall'area di Torino allo stabilimento di Suzzara e fra gli impianti spagnoli di Valladolid e Madrid, Iveco conta di ridurre del 94% le emissioni di particolato dovute al trasporto e del 95% e del 10% rispettivamente quelle ossidi d'azoto e di anidride carbonica. Il 2015 è stato anche un anno ricco di riconoscimenti internazionali per Iveco. L'Eurocargo è stato, infatti, eletto al Salone del trasporto di Lione International Truck of the Year 2016 da una giuria di giornalisti della stampa specializzata, mentre il Magelys di Iveco Bus si è aggiudicato il titolo in International Coach of the Year 2016. Con questi premi e con quelli assegnati in precedenza al Nuovo Daily - International Van of the Year 2015 - e allo Stralis - International Truck of the Year 2013 - Iveco è l'unico costruttore ad avere in produzione quattro 'veicoli dell'anno'.

DALL'EUROPA GRANDI SODDISFAZIONI

I mercati europei hanno riservato grandi soddisfazioni ai prodotti di Iveco. Ciò sull'onda di una crescita dell'immatricolato che, come ha spiegato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - "ha fatto del 2015 il miglior anno dall'inizio della crisi". Il trend rialzista ha riguardato soprattutto i mezzi da 3,5 a 6 tonnellate, cresciuti a livello UE da 400mila (2014) a oltre 462mila unità (+15,6% nel 2015) e i pesanti di 16 tonnellate e oltre, passati da quasi 223mila a oltre 264mila pezzi (+18,7% nel 2015). In entrambi i segmenti, Iveco ha avuto performance superiori a quelle al mercato, mettendo a segno un +22,4% di vendite nei leggeri e un +24,2% nei pesanti. Nei due comparti, inoltre, sono cresciute le quote commerciali della Casa italiana, che si sono attestate rispettivamente all'11,3% e al 7,9%. Un incremento di minore entità dell'immatricolato (+5,2% nel 2015 sul 2014) ha riguardato anche i medi da 6 a 15,99 ton. In quest'ultimo comparto, il Nuovo Eurocargo ha raggiunto nella UE una quota del 30,6%, confermandosi leader nel proprio segmento. Nel complesso, Iveco ha consegnato lo scorso anno, a livello globale, circa 147.500 veicoli rispetto ai 128.500 del 2014, pari a un incremento del 15%.

PRESTAZIONI RECORD PER IL DAILY

Per il Daily, le cui vendite sono aumentate di oltre il 22% nei Paesi della UE, il 2015 è stato un anno da incoraggiare. La crescita delle consegne è stata, infatti, accompagnata dall'affermazione della versione con cambio automatico Hi-Matic (10mila unità vendute) in alcuni mercati altamente competitivi, come la Germania, il Regno Unito, i Paesi nordici e il Benelux, dai feedback positivi provenienti dai

clienti e dai numerosi riconoscimenti - oltre a quello di International Van of the Year 2015 - assegnati al veicolo da molteplici settori di business. Fra questi, il Best KEP Transporter 2015 e l'Innovation Award for KEP Transporter 2015, attribuiti in Germania all'Hi-Matic da parte dei corrieri espressi. E, ancora, l'European Innovation Award 2016, conferito dai comparti camper e caravan, il Best Commercial Vehicle up to 3,5 ton vinto in Germania, nonché il 2016 Best Commercial Vehicle, assegnato in Cile. "Siamo orgogliosi del successo del Daily in tutto il mondo - ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - in particolare nella sua versione furgone. Il veicolo conquista nuovi premi, sicuramente meritati, facendosi apprezzare nei mercati dove è stato presentato. Questo dimostra quanto gli esperti del settore e i professionisti del trasporto abbiano apprezzato il miglioramento del mezzo in termini di Total Cost of Ownership, comfort, manovrabilità, produttività e sostenibilità. Riceviamo, inoltre, feedback molto positivi dai clienti. Abbiamo sviluppato un prodotto in grado di acquisire di nuovi, in particolare quelli che sono alla ricerca di un mezzo con qualità e caratteristiche premium". Infine, Iveco Bus il cui 2015 si è chiuso con una buona performance, testimoniata dalla crescita delle vendite del 20,7% sul 2014 (rispetto un totale mercato aumentato del 18,3%) e dall'incremento di quota dello 0,3% a livello europeo. Anche per gli autobus, in particolare i minibus e gli urbani, la casa italiana punta sulle motorizzazioni a metano - ne sono state consegnate nel corso degli anni oltre 5.500 unità - come alternativa al gasolio. A ciò si aggiungono i veicoli con catene cinematiche ibride, focalizzati sul segmento urbano. Nel complesso i bus CNG o ibridi hanno costituito nel 2015 oltre il 50% della produzione di Iveco Bus in Europa.



Nella pagina a fianco, Pierre Lahutte, Iveco Brand President, durante la conferenza stampa di presentazione dei risultati di Iveco nel 2015.

Sopra, uno Stralis Natural Power con motore alimentato a gas naturale



IL SUPER STRALIS DELL'ANNIVERSARIO

Come Michele Perrotti, titolare di un'azienda di trasporto a Lucera (Foggia), ha trasformato uno Stralis Hi-Way in edizione limitata dei quarant'anni di Iveco in un veicolo ancora più accessoriatto, unico al mondo

di Paola Bruna

Michele Perrotti, titolare della Autotrasporti Michele Perrotti di Lucera (Foggia), è un appassionato di camion che non si accontenta mai. Perciò, non si è limitato ad acquistare il primo esemplare dei 40 Stralis Hi-Way full-optional in edizione limitata realizzati da Iveco per ricordare i quarant'anni dalla fondazione dell'azienda, ma ha voluto fare di più. È nato così uno Stralis personalizzato due volte unico, che primeggia fra gli altri super-decorati della flotta, in attesa di mostrarsi ai raduni in tutta Italia, dal Transpoday di Capua, al Mantova Motor Festival di Mantova e al Week End del Camionista di Misano Adriatico. L'Hi-Way AS440S50 T/P da 500 Cv di Michele è frutto di un lungo lavoro di abbellimento, successivo alla cerimonia di consegna ufficiale del veicolo cui hanno partecipato, oltre allo stesso Michele, Alessandro Oitana, responsabile Iveco Business Line Medium-Heavy Mercato Italia, Gianpiero Vitale, Iveco District Manager e Leonardo Di Pinto, titolare della concessionaria di riferimento Di Pinto & Dalessandro che ha curato l'operazione. Com'è nata l'idea di realizzare uno Stralis così esclusivo? "È la prima volta - spiega Michele - che Iveco ha costruito una serie limitata in soli 40 esemplari. Inoltre, diventare proprietario del primo trattore della celebrazione dei quarant'anni del marchio era un'occasione imperdibile". A prima vista, cosa le è piaciuto di più dell'Hi-Way? "Sicuramente il colore della cabina, il blu Yamaha, anche se non sono un tifoso del moto GP". Chi ha progettato e realizzato le decorazioni esterne e gli interni dell'abitacolo? "Gli inserti in acciaio inox del radiatore, i fari sopracabina, i supporti tubolari, sempre in acciaio, con le luci a Led sul lato inferiore delle minigonne sono stati forniti dallo specialista Acitoinox di Marinella di Albanella, Salerno. Gli interni bianchi e blu in similpelle sono stati, invece, curati da Giovanni Duraccio di Ottaviano, Napoli. In entrambi i casi, il progetto originale è stato mio, in base alla personalizzazione degli altri camion della flotta. Non c'è stato, quindi, bisogno di una simulazione al computer per avere un'idea del risultato finale delle decorazioni". Oltre a quelli menzionati, ha installato altri optional? "Sì, uno specchio sulla parete posteriore della cabina e un televisore da 21 pollici sopra la portiera di destra". Quali sono le reazioni degli altri camionisti quando vedono il suo Stralis? "Lo notano e se lo ricordano, poiché non ci sono in giro altri Hi-Way così, con gli stessi livelli di accessori e di finiture". Un giudizio sulla macchina. Cosa ne pensano i suoi driver? "Sebbene il trattore sia entrato in servizio da poco tempo, i primi riscontri che mi giungono dai due autisti che l'hanno guidato sono sicuramente positivi". Michele Perrotti è figlio d'arte, poiché il padre era il titolare di una società di autotrasporto, fondata nel 1964. Dopo aver lavorato nell'azienda di famiglia, nel 2008 Michele apre la propria azienda sfruttando l'esperienza acquisita col padre. L'Autotrasporti Michele Perrotti è attiva nella movimentazione di cereali biologici e cruscamì dalla Puglia verso Perugia, Ravenna e Mantova e nel trasporto, da nord verso sud, di materie prime per mangimi animali. I camion della flotta, cui di recente si è aggiunto lo Stralis Hi-Way con la livrea speciale dei "40 anni", accumulano percorrenze medie di 130mila chilometri l'anno.



Nella pagina a fianco, lo Stralis di Michele Perrotti con la livrea celebrativa dei 40 anni di Iveco sul piazzale della concessionaria Iveco Di Pinto & Dalessandro. Sopra, la cerimonia di consegna delle chiavi del veicolo

LA CONCESSIONARIA DI RIFERIMENTO

La concessionaria Di Pinto & Dalessandro, che ha curato la fornitura dello Stralis dell'anniversario Iveco, nasce nel 1964, quando Bartolomeo Di Pinto e sua moglie Rosaria Dalessandro avviano un'officina di riparazione. Il centro d'assistenza diventa, rapidamente, il punto di riferimento per gli autotrasportatori della zona, grazie a un servizio ben organizzato, qualificato e, per quei tempi, molto evoluto. La professionalità, orientata specificatamente al veicolo industriale, viene premiata nel 1978 con il mandato di Iveco. All'attività di commercializzazione dei veicoli si affianca sin dall'inizio la vendita di ricambi originali, oltre ai servizi di riparazione.

Oggi la concessionaria Di Pinto & Dalessandro è una delle strutture di maggiori dimensioni del Sud Italia operanti nel settore dei veicoli industriali, con un organico di 40 dipendenti, una squadra di professionisti a servizio del cliente. Completa il presidio della concessionaria, una fitta rete di 16 officine autorizzate, che assicura un servizio capillare sul territorio. La sede principale della Concessionaria si trova a Putignano, in provincia di Bari, in posizione strategica rispetto alla zona di riferimento, che comprende le provincie di Bari, Foggia e Matera. L'insediamento principale si sviluppa su un'area di 60 mila metri quadri.



DALL'EUROPA E DALL'AFRICA

Iveco Bus lancia in Sudafrica l'Afriway, autobus versatile assemblato nello stabilimento di Rosslyn vicino a Pretoria. Un convoglio di Stralis Hi-Way partecipa all'European Truck Platooning Challenge, iniziativa dedicata ai camion a guida semi-automatizzata. Nel Regno Unito importante consegna di Trakker 8x4 all'impresa di costruzioni Penfold Verrall

Le notizie di questa puntata di Iveco nel mondo, la rubrica che Camion&Servizi dedica alle novità della 'galassia' di CNH Industrial, provengono dall'Europa e dal Sudafrica. Nel paese africano Iveco Bus ha presentato, in occasione della convention annuale della SABOA, la Southern African Bus Operation Association, l'Afriway un bus interurbano e per lunghe distanze. Due le news dalla Ue: la partecipazione degli Hi-Way di Iveco al primo test paneuropeo dedicato ai camion intelligenti e un'importante fornitura di Trakker 8x4 a un'impresa inglese.

SUDAFRICA: UN AUTOBUS PER L'AFRICA, NATO IN AFRICA

La nuova gamma di autobus Iveco, Afriway, soluzione ideale sia per usi interurbani sia sulle lunghe distanze, è stata recentemente presentata alla convention annuale del SABOA, l'Associazione degli operatori locali del trasporto pubblico. L'Afriway sarà disponibile inizialmente nella configurazione a due assali di 12,3 metri di lunghezza, con cambio manuale o automatico, cui seguirà una versione 6x2 di 14 metri. Il nuovo bus, nato nell'ambito dell'iniziativa 'Born in South Africa' di Iveco, verrà assemblato in loco, grazie alle solide basi che la Casa italiana ha stabilito in Africa. Iveco

ha, infatti, sviluppato negli anni una florida attività nel settore autobus, sia in Sudafrica sia in mercati di esportazione quali lo Zimbabwe, lo Zambia e il Mozambico. “Sul nuovo Afriway sono stati introdotti ulteriori elementi chiave” – ha dichiarato Ray Karshagen, capo della divisione autobus di Iveco South Africa Works (ISAW). “Rimangono le ottime prestazioni della catena cinematica utilizzata sul telaio Euromidi, mentre le sospensioni del veicolo sono state messe a punto per ottimizzare il comfort di guida in relazione allo specifico telaio dell'autobus. Il motore è stato posizionato sopra il primo assale, anziché nella sezione anteriore. Le ragioni principali di questa scelta sono duplici: consentire una migliore distribuzione dei pesi, permettendo così di aumentare il carico utile, e posizionare l'entrata dei passeggeri in corrispondenza dello sbalzo più lungo anteriore.” Per valutare la qualità e la resistenza delle modifiche tecniche apportate, tra cui l'installazione di protezioni contro il pietrisco per i componenti chiave della catena cinematica, sono stati effettuati test specifici. Questo perché il veicolo possa affrontare le condizioni spesso proibitive dei percorsi off-road, tipici del Sudafrica, con frequenti sbalzi altimetrici. La carrozzeria è stata progettata da Dubigeon, noto allestitore di autobus e partner Iveco di lunga data, mentre la produzione è integrata nello stabilimento ISAW di Rosslyn, alla periferia di Pretoria.

BELGIO E OLANDA: TUTTI IN FILA PER L'EUROPEAN TRUCK PLATOONING CHALLENGE

Due Iveco Stralis Hi-Way hanno partecipato a un viaggio in convoglio da Bruxelles a Rotterdam nell'ambito dell'European Truck Platooning Challenge, un'iniziativa organizzata dal Ministero dei trasporti dei Paesi Bassi nell'ambito del semestre di presidenza olandese della UE. A differenza dei normali camion, i due veicoli a guida semi-automatizzata viaggiano in convoglio. La Truck Platooning prevede combinazioni di due o tre veicoli, che procedono a breve distanza l'uno dall'altro, condotti mediante sistemi di assistenza alla guida automatizzati e collegati tra loro in modalità wireless. Il camion di testa funziona da leader del gruppo, mentre i veicoli che seguono rea-

giscono e si adattano ai suoi movimenti. Se il mezzo di testa frena, anche gli altri veicoli del convoglio frenano. Queste combinazioni di più veicoli consentono di ottenere maggiore sicurezza ed efficienza nei trasporti, maggiore tutela dell'ambiente e una riduzione dei consumi di gasolio, grazie al miglioramento delle prassi di guida. L'impiego dei convogli può, soprattutto, abbattere fino al 10% le emissioni di CO₂.

REGNO UNITO: SEI TRAKKER 8X4 PER LA FLOTTA DELLA PENFOLD VERRALL

Sei Iveco Trakker 8x4 con motorizzazione da 410 Cv sono entrati recentemente a far parte della flotta della Penfold Verrall, azienda inglese attiva nei settori delle costruzioni, del riciclaggio dei materiali e del recupero ambientale delle discariche. I Trakker, per i quali è prevista una percorrenza annua di circa 90mila chilometri, resteranno in forza alla Penfold Verrall per un periodo di cinque anni.



Nella pagina a fianco, un autobus Afriway di Iveco Bus assemblato in Sudafrica. Sopra, due Hi-Way che hanno preso parte all'European Truck Platooning Challenge e, a fianco, un Trakker 8x4 della Penfold Verrall

PROTAGONISTI DELL'OFF-ROAD

Alla manifestazione tedesca dei veicoli, delle macchine e delle attrezzature da cantiere debuttano il Daily 4x4, il Nuovo Eurocargo a trazione integrale di Iveco e un HD9 8x6 di Astra da 60 tonnellate di massa totale a terra

di Sara Buosi

All'edizione 2016 del Bauma, il salone tedesco dedicato ai veicoli, alle macchine e alle attrezzature da cantiere e per il comparto minerario, Iveco e Astra propongono un ampio ventaglio di novità nel settore dei mezzi off-road. A cominciare dal Nuovo Eurocargo 4x4 (si tratta di un debutto europeo), la versione a trazione integrale del camion che ha vinto il titolo di International Truck of the Year 2016 assegnato da una giuria di giornalisti internazionali al veicolo che ha fornito il maggior contributo al miglioramento dell'efficienza del trasporto su gomma. L'Eurocargo 4x4 è un cabinato a trazione integrale permanente, disponibile con due masse totali a

terra – di 11,5 e 15 tonnellate – con due tipologie di cabine – corta e lunga – con sospensioni paraboliche o semi-ellittiche, nelle varianti monotraccia o a ruote gemellate. Monta il motore Tector 7 Euro VI a sei cilindri in line di 6,7 litri di cilindrata, offerto con tarature di potenza di 220 Cv, 250 Cv e 280 Cv. Come tutti i motori di Iveco, prodotti da FPT Industrial, anche il Tector 7 utilizza l'esclusivo sistema Hi-SCR, che permette di fare a meno del dispositivo di parziale ricircolo dei gas di scarico (EGR). Inoltre, il filtro antiparticolato a valle del motore è a rigenerazione passiva, il che ha positivi effetti sulla riduzione dei consumi di gasolio. Il Tector 7 è abbinato a un cambio meccanico a sei rapporti con sistema di servo-assistenza Servoshift (ZF 6 S1000) o, in alternativa,





a un'unità automatica. Completano la catena cinematica, un riduttore/ripartitore di coppia a due velocità e tre differenziali con dispositivo di bloccaggio manuale. Un sistema elettropneumatico deseleziona automaticamente i blocchi quando il veicolo supera la soglia dei 25 chilometri l'ora. L'Eurogargo 4x4 è equipaggiato di serie con un gancio di manovra anteriore e con protezioni specifiche per i tragitti fuoristrada, come i paraurti in acciaio, lo scudo anteriore per il radiatore, i gradini d'accesso retraibili e le griglie di schermatura dei gruppi ottici. Grazie a un elevato angolo di sterzata, che oscilla fra i 40 e i 48° secondo la tipologia dei pneumatici montati, l'Eurocargo 4x4 si muove agevolmente sia in off-road, sia nei cantieri urbani con spazi limitati.

IL LEGGERO CHE VA DOVUNQUE

Il Daily 4x4, disponibile come autotelaio con cabina semplice o doppia, è la versione a trazione integrale del commerciale di Iveco vincitore del titolo di International Van of the Year 2015. Il Daily 4x4, che è equipaggiato con il quattro cilindri in linea F1C Euro VI di 3 litri di cilindrata con taratura di 170 Cv (e 400 Nm di coppia di picco), sfrutta i punti forti del modello 4x2, come il telaio a longheroni e traverse d'impostazione camionistica. A ciò si aggiungono un cambio a sei marce e un ripartitore centrale, che permettono di ottenere 24 rapporti, adatti a tutte le realtà operative off-road.

DEBUTTO MONDIALE PER L'ASTRA HD9 86.56

Al Bauma fa la sua prima apparizione mondiale l'Astra HD9 86.56, un 8x6 di 60 tonnellate di massa totale a terra concepito per impieghi heavy duty nel settore minerario e nell'industria petrolifera. È equipaggiato con il motore Iveco Cursor 13 Euro VI prodotto da FPT Industrial di 13 litri di cilindrata, in grado di sviluppare 560 Cv con una coppia di picco di 2.500 Nm. Il Cursor 13 è dotato del freno motore potenziato Iveco Super Engine Brake, capace di una potenza massima di rallentamento di 621 Cv. Il propulsore è abbinato al cambio automatizzato ZF Astronic a 16 marce – particolarmente apprezzato dagli operatori che lavorano nei siti minerari - con rallentatore idraulico integrato (Intarder). L'HD9 86.56, che ha una



Nella pagina a fianco, il Nuovo Eurocargo 4x4. In alto, l'Astra HD9 86.56 8x6 e, sopra, un Daily a trazione integrale

tara di 24.100 kg è allestito con un cassone ribaltabile da 24 metri cubi (appositamente sviluppato per Astra), realizzato in acciaio ad alta resistenza di 12 mm di spessore sul fondo e di 8 mm sulle pareti. La cassa è dotata di un sistema di pesatura del carico, con display collocato nella cabina di guida. La struttura del veicolo e tutta la componentistica sono state studiate per impieghi ultra-gravosi. Sull'anteriore sono montati assali Kessler da 9+9 tonnellate e Kessler sono anche il terzo e il quarto asse, con portate di 20 tonnellate ciascuno. I longheroni del telaio, realizzati in acciaio ad alto limite di snervamento, hanno un profilo di rinforzo a C interno di 6 mm di spessore, che si aggiunge ai 10 mm della sezione a C standard. Malgrado la concezione heavy duty del mezzo, è stato aumentato il comfort per il conducente, grazie agli interni cabina ridisegnati per garantire ergonomia di guida mantenendo l'elevata funzionalità indispensabile per affrontare i percorsi off-road estremi tipici degli HD9.



I MATTONCINI DELLA TRANQUILLITÀ

Nelle parole di Giuseppe Belletti, Iveco Service Brand Manager per l'area italiana, le ragioni della crescente richiesta di contratti di manutenzione e riparazione della gamma Elements da parte delle aziende di trasporto italiane ed europee

di Paola Bruna

La qualità e la completezza dei servizi post-vendita fidelizzano i clienti dei veicoli industriali. Ne è ben conscia Iveco che ha sviluppato negli anni un'ampia gamma di contratti di manutenzione e riparazione, tagliata su misura per le esigenze delle singole aziende di trasporto, da quelle più strutturate alle medie e piccole flotte, fino alle imprese mono-veicolari. Per fare il punto sull'evoluzione dei contratti di servizio, sui loro contenuti e sulle ragioni del loro crescente successo Camion&Servizi ha intervistato Giuseppe Belletti, Iveco Service Brand Manager per l'area italiana e mediterranea.

C&S: Qual è stata l'evoluzione dei contratti di manutenzione e riparazione (M&R) di Iveco?

Belletti: Questa tipologia di contratti è stata introdotta in Italia nella seconda metà degli anni '90. Ha, quindi, una storicità di circa due decenni. Sono nati per fornire una risposta alle esigenze delle aziende di trasporto, che sono cambiate negli anni seguendo i trend del mercato. In quest'ottica, anche gli accordi di servizio per i veicoli industriali hanno subito variazioni e integrazioni. L'ultima evoluzione, in ordine di tempo, risale al 2014 quando, con l'ampliamento dei pacchetti Elements (introdotti per la prima volta nel 2010), è stata com-



pletamente rinnovata l'offerta sulla base dell'esperienza acquisita da Iveco negli anni precedenti. In particolare, i contratti sono stati uniformati a livello europeo e resi più flessibili per proporre i servizi più adatti alle realtà dei singoli operatori del trasporto. Le aree d'intervento sono state raggruppate in quattro grandi famiglie: manutenzione, catena cinematica, extradriveline e materiali d'usura (freni e frizioni). Combinando questi elementi si ottengono sei diversi contratti – che spaziano dalla S-Life fino ad arrivare alla 3XL-Life - e due tipologie di garanzie estese.

C&S: *Come sono stati accolti in Italia e in Europa i contratti di servizio? Che diffusione hanno avuto fino ad ora?*

Belletti: Nella UE gestiamo oggi circa 120mila contratti, di cui il 10 per cento è legato a veicoli Iveco immatricolati in Italia. Questa cifra è il risultato di una crescita del 70 per cento negli ultimi cinque anni. Se guardiamo alla realtà nazionale, il 2015 ha fatto segnare, rispetto all'anno precedente, incrementi del 100% nel segmento dei leggeri e del 121 e 138%, rispettivamente per i pesanti e per i medi.

C&S: *Quali sono i motivi di questo boom? Perché le aziende di trasporto richiedono con sempre maggiore frequenza i contratti M&R?*

Belletti: Le ragioni sono molteplici. Aver stipulato un contratto di manutenzione e riparazione (M&R) con il costruttore del camion significa, prima di tutto, lavorare in tranquillità, potendo contare su costi certi per l'intera vita del veicolo. Significa, anche, avere un unico interlocutore che si preoccupa di rimettere in strada il mezzo nel più breve tempo possibile e, quindi, di renderlo nuovamente disponibile per il business. Un contratto M&R innesca, in caso di avaria, una serie di processi d'intervento semplificati e ben collaudati. Le officine autorizzate Iveco – sono 520 in tutta Italia – pos-

sono immediatamente procedere alla riparazione, saltando i tempi morti legati alla stesura del preventivo e alla richiesta della garanzia di pagamento. Il trasportatore può, inoltre, contare sulla qualità dei ricambi originali Iveco e su una manodopera specializzata, che segue corsi d'aggiornamento continui sul prodotto e sulle procedure di riparazione. Tutti questi plus – avere un partner come Iveco, che garantisce che il processo d'intervento sia snello e veloce, la riduzione dei tempi di fermo macchina e i ricambi originali – hanno una precisa valenza economica. Perciò, le aziende di trasporto che hanno bisogno di questi supporti nella gestione del parco-mezzi scelgono sicuramente i pacchetti Elements.

C&S: *Qual è la durata del contratto tipo e chi lo sceglie? Le flotte più strutturate o anche le aziende di minori dimensioni e i padroncini?*

Belletti: I contratti più diffusi sono quelli 'full' che comprendono, cioè, manutenzione e riparazione, della durata di 60 mesi. In pratica, seguono le logiche e le tempistiche dei leasing. Per i flottisti i contratti M&R sono la regola. La crescita del numero di contratti in questi ultimi anni è venuta soprattutto dalle società di minori dimensioni e dalle aziende mono-veicolari, che scelgono la tranquillità per la gestione dell'intero ciclo di vita del veicolo.

C&S: *Quali sono i criteri di scelta fra un contratto di sola manutenzione e uno di manutenzione e riparazione?*

Belletti: Tutto dipende dal tipo di mission. Se il veicolo è utilizzato per i collegamenti di linea internazionali su lunghe distanze, l'orientamento è verso un contratto 3XL-Life, che comprende gli interventi di manutenzione e riparazione. Se, invece, parliamo di un impiego locale possono essere interessanti anche altre tipologie di contratti.



SEGUI IL TUO ISTINTO, VIVI IL TUO BUSINESS

Qualità dei materiali e dei processi di lavorazione e sicurezza d'utilizzo sono i criteri di Iveco nello sviluppo delle linee di accessori originali, rivolte ai veicoli delle gamme Daily, Eurocargo e Stralis. Un'offerta completa per personalizzare il veicolo secondo ogni esigenza



Qualità elevata dei materiali impiegati per costruirli, processi di lavorazione accurati e severi criteri di sicurezza per essere certi che non si creino situazioni di rischio durante il loro utilizzo a bordo dei camion sono la base per lo sviluppo dell'offerta accessori Iveco per i mezzi delle gamme Daily, Eurocargo e Stralis. La Casa italiana vuole, infatti, che anche gli accessori progettati per i suoi veicoli leggeri, medi e pesanti siano conformi agli stessi standard costruttivi e qualitativi utilizzati per i veicoli. Questo concetto di fondo trova applicazione in tutti gli oggetti a catalogo, da quelli di maggiori dimensioni e complessità ai piccoli accessori che nei dettagli fanno la differenza. Ne sono un esempio i rotoli per i cronotachigrafi la cui carta, oltre a riportare il codice d'omologazione del produttore e l'elenco dei tachigrafi compatibili, deve essere in grado di resistere agli sbalzi di temperatura, all'azione dei raggi ultravioletti, dei prodotti chimici e dell'umidità. Questo perché i dati stampati su carta termica

costituiscono, a tutti gli effetti, dei documenti con validità legale. In quest'ottica, la carta per stampanti offerta da Iveco è sottoposta a test per verificare la lettura delle informazioni anche dopo lunghe esposizioni all'acqua, a gocce di carburante o di olio motore, evenienze che possono verificarsi nella realtà operativa di tutti i giorni. Un concetto analogo vale per la batteria tampone al litio del tachigrafo, che deve garantire una vita utile di dieci anni, avere un voltaggio stabile ed essere in grado di operare in un ampio intervallo di temperature, compreso fra -60°C e +85°C. I criteri di sicurezza d'utilizzo non trascurano nemmeno i tappetini, che sono dotati di un doppio sistema di fissaggio al pavimento per scongiurare potenziali situazioni di pericolo nel caso di una manovra d'emergenza.

ACCESSORI IVECO: UNA SOLUZIONE PER OGNI VEICOLO

L'offerta accessori Iveco è estesa ai veicoli di tutte le gamme ed è suddivisa in quattro macro-categorie per personalizzare l'esterno della cabina, per rendere ancora più confortevole

l'interno della cabina, per potenziare la sicurezza durante la guida e per completare con i contenuti tecnologici più innovativi l'equipaggiamento del veicolo. Sul Nuovo Daily furgone è disponibile un'ampia gamma di bagagliere da installare sul tetto, adatte, secondo le dimensioni, a ogni tipo di configurazione e di passo. Hanno una struttura leggera in alluminio, immune da corrosione, facilmente riparabile in caso di danneggiamenti ed esente da manutenzione. S'installano facilmente sui punti originali di fissaggio, senza dover forare la carrozzeria: questo meccanismo di ancoraggio al tetto distribuisce, inoltre, il carico in modo uniforme e sicuro. Le baggliere sono disponibili in due versioni, standard e lunga, per soddisfare tutte le esigenze di carico. Sempre per gli esterni della gamma Daily, Iveco mette a disposi-

zione gli spoiler originali sia fissi, sia regolabili, caratterizzati da un'estetica e un'aerodinamica innovative. Robustezza e leggerezza sono determinate dall'utilizzo di nervature strutturali e dai rinforzi interni accoppiati con la resina. Gli inserti sono trattati con cataforesi e zincatura ed hanno un'ottima resistenza meccanica grazie all'utilizzo di telaiata in materiali anticorrosivi. Facili e veloci da installare, sono un'efficace soluzione per ridurre i consumi di carburante sui percorsi extraurbani o autostradali. Per la sicurezza, il catalogo accessori del Nuovo Daily mette a disposizione numerosi sistemi retrovisivi. Studiati per fornire una maggiore visibilità al conducente nelle fasi di manovra, garantiscono maggiore sicurezza, distinguendosi per l'alta qualità dei componenti e la cura dei particolari. Ogni dispositivo è progettato e studiato per fornire la massima affidabilità sia nelle condizioni d'uso normali, sia in quelle più gravose. Sono disponibili tre soluzioni complete con monitor a colori TFT LCD e una o due telecamere waterproof con elevato grado di protezione dalle polveri e dall'acqua.

Completa e originale è anche l'offerta accessori dedicata al Nuovo Eurocago, fresco del titolo di International Truck of the Year 2016 conquistato alla fine dello scorso anno. Per il 'camion dell'anno', Iveco mette a disposizione bullbar, visiere parasole, kit aerodinamici completi, spoiler regolabili in altezza, deflettori realizzati in metacrilato e molto altro. Per la sicurezza, il catalogo accessori propone il kit di visione su tre lati con telecamera professionale per retro-visione, due micro-camere e un monitor a colori. In alternativa, si può optare per un sistema di visione a 360°, basato su quattro telecamere professionali, monitor a colori e control box per



Nella pagina a fianco, copridado e coprismozzi colorati per lo Stralis. In alto, la sacca Hi-portable, adatta alle dimensioni uno dei vani porta-oggetti ricavati sopra il parabrezza di un Hi-Way. A fianco, il sistema multimediale Full Vision, ideato per il Daily

l'elaborazione in tempo reale delle quattro immagini. Anche per i pesanti della gamma IVECO esiste un'ampia scelta di accessori originali progettati intorno al veicolo. Per l'estetica e il comfort è stata sviluppata una serie di articoli che comprende, fra l'altro, copridado e coprismozzi con il logo Iveco in differenti tinte. A ciò si aggiungono i gusci di rivestimento degli specchi retrovisori, disponibili in arancione, bianco, rosso Maranello, nero, blu o con la superficie cromata. Per non parlare dei profili, anch'essi cromati, per decorare ed evidenziare le forme della calandra frontale o delle maniglie delle portiere. I deco sticker dell'abitacolo, resistenti all'acqua e all'azione dei raggi ultravioletti del sole, sono offerti in sei colorazioni per la massima personalizzazione. Coordinati, poiché gli stilisti hanno lavorato per la massima armonizzazione con la cabina, sono anche gli accessori dedicati agli interni: dai coprisedili al coprimaterasso, fino alle tendine e ai tappetini. Vasta la scelta dei materiali che spazia dall'Alcantara, prevista nel pacchetto Luxury, alla microfibra traspirante, per chi desidera un look più sportivo e dinamico. Per stivare gli effetti personali del conducente è disponibile la sacca Hi-portable che, oltre a essere fashion, è stata studiata per adattarsi perfettamente alle dimensioni dei vani portaoggetti. Non manca infine l'attenzione al dettaglio con gli accessori Hi-Light che comprendono un kit d'illuminazione interna. Basato su un set di luci da applicare ai pannelli delle portiere, alle tasche laterali e al mobiletto traversa parabrezza, permette di personalizzare la luminosità e la tonalità dell'abitacolo, fattori che influenzano il benessere, la concentrazione e l'umore di chi lavora sul camion.

**Utilizzando
come carburante
per autotrazione
il metano
prodotto
da bio-masse
e scarti agricoli
si riducono
le emissioni
di CO₂
e degli altri
inquinanti.
Il ruolo di Iveco
e Iveco bus
per una
mobilità
sostenibile
di Simona Richino**

COL 'BIO' L'ARIA CI GUADAGNA

Il bio-metano, ottenuto attraverso un processo di upgrading dal bio-gas prodotto dai rifiuti organici e dagli scarti agricoli, è una valida alternativa ai combustibili fossili tradizionali sia sotto il profilo ambientale, sia dal punto di vista economico. Di questi temi e delle prospettive future dei bio-carburanti si è parlato durante il Bio-metano Day, una manifestazio-

ne tenutasi al CNH Industrial Village di Torino. L'evento ha visto la partecipazione di Fiat Chrysler Automobiles (FCA), CNH Industrial, il Centro Ricerche Fiat (CRF) e di due dei maggiori player italiani nel settore del bio-gas e delle energie alternative, Egea ed Acea Pinerolese Industriale. Il bio-metano, che può essere utilizzato in forma liquida (LNG) o gassosa (CNG) nel settore del trasporto, offre



molteplici vantaggi rispetto al gasolio. A cominciare da una riduzione fino all'80% delle emissioni di CO₂, rispetto a un motore diesel Euro VI, e di oltre il 50% di quelle di ossidi di azoto. Per non parlare del particolato, che viene quasi azzerato, della drastica semplificazione dei sistemi di post-trattamento richiesti a valle dei motori alimentati a gas naturale, nonché della maggiore silenziosità di funzionamento dei propulsori CNG.

IVECO E IVECO BUS LEADER DI MERCATO

Iveco è leader europeo nelle trazioni a gas naturale. Con oltre vent'anni d'esperienza, il brand è stato in grado di anticipare soluzioni che contribuiranno a ridurre ulteriormente l'impatto ambientale nel settore dei trasporti per diventare, così, il partner ideale per il trasporto sostenibile, come afferma il nuovo pay-off aziendale. La Casa italiana è l'unico costruttore che può vantare una gamma completa di veicoli a gas naturale, con un totale di oltre 14mila unità vendute, tra commerciali leggeri, medi, pesanti e autobus. Questi mezzi, già virtuosi in termini d'impatto ambientale perché alimentati a metano, incorporano una tecnologia ormai ben consolidata, ma anche futuribile, con motori 100% compatibili con il bio-metano, ottenuto dalla bio-digestione di biomasse, scarti agricoli e frazione organica dei rifiuti. Il bio-metano rappresenta per Iveco e per Iveco Bus la soluzione tecnologica più efficace per ridurre le emissioni di CO₂ ed essere in linea con gli obiettivi richiesti dall'Unione Europea.

UNA GAMMA COMPLETA DI VEICOLI A METANO

Iveco è da anni impegnata nello sviluppo di veicoli con emissioni a basso impatto ambientale. Tra le trazioni alternative, il gas naturale è al momento la soluzione che offre il più favorevole trade-off tra emissioni, costi di gestione e prestazioni, rappresentando oggi la scelta tecnologica più efficace, sostenibile e disponibile per contrastare i problemi dell'inquinamento nelle aree urbane e abbattere la rumorosità e le emissioni di CO₂. Dal 2012, Iveco contempla nella propria offerta di prodotto lo Stralis Natural Power a gas naturale liquefatto (LNG) e oggi è leader in Europa e in Italia nella vendita di veicoli alimentati con questo carburante. Gli Stralis Natural Power LNG, in versione trattore e cabinato, sono equipaggiati con motori Iveco Cursor 8 CNG Euro VI da 330 Cv, hanno un serbatoio criogenico LNG da 560 litri e 4 serbatoi CNG da 70 litri che permettono un'autonomia di oltre 750 chilometri, consentendo un utilizzo sulla



medie e lunghe percorrenze. Completano l'offerta di prodotto Iveco, il Nuovo Eurocargo e il Nuovo Daily alimentati a gas naturale compresso (CNG). Il Nuovo Eurocargo, il camion che piace alla città, recentemente eletto "International Truck of the Year 2016", è disponibile anche nella versione super-ecologica con motore Tector 6, alimentato a gas naturale compresso (CNG). Grazie alla riprogettazione delle bobine di accensione, della valvola blow-by, dei pistoni e degli anelli di tenuta, Iveco ha ottenuto significativi miglioramenti in termini di efficienza, emissioni e manutenzione. Il Tector 6 offre migliori prestazioni, con una potenza di 210 Cv e una coppia massima di 750 Nm. Già compatibile con lo Step C della normativa Euro VI, che entrerà in vigore a fine anno, il nuovo Eurocargo Natural Power può entrare nelle zone riservate dei centri urbani, un vantaggio fondamentale nelle missioni di distribuzione multi-drop. Inoltre, gli Eurocargo a gas naturale sono estremamente silenziosi e ciò li rende adatti anche per i servizi notturni in ambito urbano. Il Daily CNG mantiene gli stessi punti di forza del veicolo nella versione diesel in termini di coppia, capacità di carico e guidabilità garantendo, nel contempo, un costo del carburante minore e una ridotta rumorosità. Grazie alla collocazione ottimizzata delle bombole, la versione Natural Power non penalizza la volumetria di carico e la carrozzabilità. Con circa 2.500 veicoli in Francia, Iveco Bus detiene circa il 95 % del parco autobus a gas naturale, cui si aggiungono oltre 3.000 veicoli nelle flotte di Italia, Spagna, Paesi Bassi, Repubblica Ceca e Grecia, pari a un totale di oltre 5.500 veicoli in servizio. Oltre le frontiere europee, 302 veicoli sono stati recentemente consegnati a Baku, capitale dell'Azerbaijan, mentre in Cina 1.400 autobus di marchi locali, delle reti di Pechino e Shanghai, sono dotati di motori Iveco CNG, forniti da FPT Industrial.

Nella pagina a fianco, uno Stralis Hi-Road Natural Power con motore a metano. Sopra, una stazione di rifornimento del gas naturale, realizzata dalla Egea

LA PASSIONE CI GUIDA

Come Walter Rorato ha fondato e fatto crescere, con tanta passione, l'officina Iveco Sandonauto di San Donà di Piave, che ha oggi 53 addetti

di Giorgio Garrone

Inizia in questo numero di *Camion&Servizi* una nuova rubrica, chiamata *Workshop story*, dedicata alle officine 'storiche' della rete Iveco. Sono quei centri d'assistenza che, nel corso degli anni, oltre a occuparsi delle manutenzioni e degli interventi urgenti su strada, hanno condiviso con aziende di trasporto le vicende del nostro Paese, gli alti e bassi dell'economia italiana, le profonde trasformazioni del settore e le rivoluzioni tecnologiche dei camion. La prima puntata di *Workshop story* è dedicata all'officina Iveco Sandonauto di San Donà di Piave (Venezia), aperta nel 1978 da Walter Rorato. Il claim scelto da Walter per il sito

web della Sandonato www.sandonauto.it - 'la passione ci guida' - la dice lunga sulle motivazioni che l'hanno spinto a diventare un imprenditore. Eppure, chi conserva un po' di memoria storica ricorda che i tempi non erano dei migliori sia dal punto di vista della coesione sociale, sia sotto il profilo delle opportunità di business. Nel 1978, in Italia c'erano gli opposti estremismi, il terrorismo - fu l'anno del delitto Moro - e l'economia subiva ancora i contraccolpi della prima crisi petrolifera, quella del 1973 in seguito alla guerra del Kippur in Medio Oriente, mentre alle porte si affacciava già la seconda, quella del 1979. L'inflazione a due cifre falciava i risparmi delle famiglie. Tutto





Nella pagina a fianco, la nuova sede della Sandonauta a San Donà di Piave. In alto, una foto di gruppo della fine degli anni '80. Walter Rorato è il secondo da sinistra, a fianco del figlio Federico. A fianco, l'inaugurazione del Daily Center nel 2000 e un camion a tre assi all'inizio degli anni '80

ciò non è bastato a scoraggiare Walter che, forte dell'esperienza di motorista acquisita da giovanissimo prima come apprendista meccanico, poi come dipendente dell'Italsider di Mestre, decise di mettersi in proprio, aprendo la Sandonauta. "Walter, cosa pensi di fare di questi tempi?" - fu la domanda affettiva di un ricambista di Mestre suo amico, quando seppe dell'intenzione di aprire un centro d'assistenza. Fin dai primi anni d'attività, Walter è rimasto fedele alle proprie scelte di fondo: la qualità del lavoro, come garanzia di crescita dell'azienda, la professionalità per soddisfare nei minimi dettagli le esigenze della clientela, e la disponibilità ad andare incontro alle richieste delle aziende di trasporto. Il salto qualitativo la Sandonauta l'ha fatto nel 1984, con la nomina a officina autorizzata della rete Iveco. "Quella nomina - ricorda Walter - mi ha permesso di avere accesso ai manuali tecnici dei veicoli e di frequentare i corsi d'aggiornamento a Torino. Per partecipare alle lezioni partivo da San Donà di Piave alle sei di sera, dopo una lunga giornata di lavoro, e arrivavo nel capoluogo piemontese dopo la mezzanotte. Qualche ora di sonno in albergo, poi in aula per sfruttare al massimo le spiegazioni e le dritture degli insegnanti". Negli anni successivi l'azienda si è notevolmente sviluppata e la rapida espansione ha fatto sì che, nel 2001, anche i due figli, Federico e Alessandro, entrassero nella compagine sociale e nell'amministrazione della società, affiancando il padre nella conduzione dell'azienda, con forte determinazione e impegno. "Federico - ricorda Walter - mi ha seguito in officina fin da piccolo. Adesso è lui il leader, mentre Alessandro, che è socio nell'azienda ma di professione fa l'avvocato, si occupa maggiormente degli aspetti legali del business".

La professionalità acquisita, la capacità di rispondere alla clientela con prestazioni on demand, la velocità di esecuzione e la qualità dei risultati negli oltre 6mila interventi di riparazione annui, hanno portato, nel 2008, all'inaugurazione della nuova sede di 10mila metri quadri, situata a due chilometri dall'uscita di San Donà Noventa dell'autostrada A4 Venezia-Trieste. Nel 2009, Iveco inserisce la Sandonauta nella categoria Seven Star. Questo parametro classifica l'azienda tra le migliori officine della rete Iveco, che si sono distinte per qualità, sicurezza, professionalità e rispetto dell'ambiente. Nel 2011-2012 Walter decide di ampliare ulteriormente la Sandonauta tramite l'apertura, in un primo momento, di una sede operativa a Portogruaro e, successivamente, di un'ulteriore sede operativa a Mestre, in provincia di Venezia. Questa evoluzione aziendale, seguita dall'avvio di un'attività di lavaggio per i veicoli industriali, ha fatto lievitare l'organico, portandolo a 53 addetti. Nel 2013 la Sandonauta viene nominata officina autorizzata di Fiat Professional. Per dare un servizio sempre più completo al cliente, la Sandonauta ha implementato, nel corso degli anni, un'ampia gamma di servizi aggiuntivi. E', infatti, un centro per la vendita e il montaggio dei pneumatici Goodyear Dunlop, per l'assistenza ai gruppi frigoriferi Carrier e alle gru e piattaforme aeree di Fassi, PM e Oil&Steel, oltre a occuparsi dell'allineamento degli assali e della raddrizzatura dei telai incidentati. La Sandonauta è anche una struttura autorizzata per l'attivazione, la calibratura e l'assistenza ai tachigrafi digitali e analogici e si occupa delle revisioni di legge dei veicoli commerciali e industriali. Cura, infine, l'assistenza stradale Assistance Non Stop - 24 ore su 24 - avvalendosi di cinque Daily officina.



BUS ULTRA-GREEN PER BOLOGNA

Entrati in servizio presso la Tper, Trasporto Passeggeri Emilia Romagna, i primi esemplari di un lotto di 49 filobus Crealis Neo da 18 metri per il trasporto collettivo a Bologna. Le principali caratteristiche tecniche dei veicoli

I primi esemplari di un lotto di 49 bus articolati da 18 metri Crealis Neo di Iveco Bus sono stati recentemente consegnati alla Tper – Trasporto Passeggeri Emilia Romagna - società leader in Emilia Romagna nel trasporto pubblico di persone, che li utilizza sulla rete filoviaria di Bologna. Al debutto dei nuovi filobus erano presenti Pierre Lahutte, Iveco Brand President, la Presidente e Amministratore Delegato di Tper, Giuseppina Gualtieri, il sindaco della Città di Bologna Virginio Merola, le Autorità cittadine e la stampa. “Da oggi – ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - Iveco è il partner per un trasporto sostenibile della Città di Bologna. Siamo davvero orgogliosi dell’entrata in servizio dei primi Crealis Iveco Bus che, da oggi, animeranno Bologna e saranno a disposizione della cittadinanza. Ancora una volta Iveco Bus dimostra il proprio impegno nell’ambito della mobilità urbana sostenibile, ma anche sicura,

efficiente e confortevole. Accessibilità, flessibilità, design moderno e innovativo concorrono a rendere il Crealis il sistema di trasporto ideale per tutte le città che dedicano attenzione alla qualità della vita dei propri abitanti, come Bologna”.

COME SONO FATTI

Il Crealis Neo è un filobus articolato a tre assi a trazione elettrica di 18,2 metri di lunghezza, alimentato a 750 Volt a corrente continua, dotato di motore da 280 kW collocato in prossimità del terzo assale. Il veicolo dispone anche di un gruppo ausiliario a ridotte emissioni, che permette la marcia autonoma in mancanza di alimentazione dalla rete aerea filoviaria a causa di un blackout o durante i trasferimenti dai depositi alla linea. Il gruppo ausiliario, situato nella sezione di coda, è composto da un motore Tector 4 Euro VI a quattro cilindri in linea e da un alternatore con una potenza d’uscita di 100 kW. Il moto-

re termico, dotato di sistema d'iniezione common rail con pressione massima di polverizzazione del gasolio di 1.600 bar, utilizza, per rientrare nei limiti d'emissione previsti dalla normativa Euro VI, la tecnologia Hi-Scr brevettata da FPT Industrial. Fa quindi a meno del sistema di parziale ricircolo dei gas di scarico (EGR), affidando al solo dispositivo di post-trattamento l'abbattimento degli inquinanti. A valle del motore si trovano, in sequenza, un catalizzatore ossidante, un filtro anti-particolato a rigenerazione passiva, un catalizzatore selettivo SCR con un nebulizzatore di una miscela al 33% di urea e acqua demineralizzata e un ultimo catalizzatore per eliminare gli eventuali residui d'ammoniaca. I Crealis Neo in servizio a Bologna sono dei bus articolati a quattro porte rototraslanti, a pianale ribassato (l'altezza da terra è di 32-33 centimetri), con struttura autoportante, dotati di pannellature laterali in alluminio,

La guida ottica dei Crealis Neo permette l'accostamento di precisione alla banchine di fermata

padiglione in lamierati d'acciaio, testate, paraurti e protezioni sotto-cintura in materiali polimerici e ampie finestre longitudinali. La capacità massima di trasporto è di 142 passeggeri, con 29 posti a sedere, oltre a un posto per disabili e a un'area riservata ai passeggeri. I bus sono equipaggiati con un sistema di guida ottica, che permette l'accostamento automatico di precisione (con un gap di 4-5 cm dal marciapiede) e la ripartenza dalle banchine di fermata, che hanno un'altezza di circa 27 cm dal piano stradale. Il dispositivo sfrutta una telecamera in grado di leggere le linee tracciate, sulla sede stradale, in prossimità delle fermate. Il sistema a controllo elettronico 'aggancia' la linea di guida e segnala al conducente, tramite una spia luminosa e una vibrazione sul volante, l'inizio della manovra automatica d'accostamento. Il driver è, comunque, responsabile delle procedure di rallentamento (in arrivo alla fermata) e di

Nella pagina a fianco, un Crealis Neo durante una fermata. Sotto, il sindaco della Città di Bologna Virginio Merola e il Presidente e Amministratore delegato della Tper, Giuseppina Gualtieri





accelerazione in ripartenza. La motorizzazione elettrica offre molteplici vantaggi rispetto a quella di un diesel tradizionale. A partire dalla ridotta rumorosità del veicolo e dal comfort di marcia, garantito dall'erogazione fluida della coppia di trazione. In fase di rallentamento, il motore elettrico funziona da generatore, consentendo così il recupero energetico. La corrente prodotta può essere re-immessa nella rete e sfruttata da altri autobus elettrici che si trovano nelle vicinanze. Se, invece, non vi sono altri filobus nei pressi, l'energia recuperata viene dissipata sotto forma di calore da appositi resistori.

BUS A ELEVATO LIVELLO DI SERVIZIO

Iveco Bus, da oltre un decennio, ha un ruolo pionieristico nello sviluppo e nella realizzazione pratica del concetto di autobus a elevato livello di servizio (BHNS, Bus a Haute Niveau de Service), sviluppato originariamente in Francia. L'obiettivo del programma BHNS è il miglioramento delle reti di trasporto pubblico attraverso l'ottimizzazione delle caratteristiche del parco circolante, dei sistemi operativi e delle infrastrutture, per rendere più efficiente il trasporto in termini di frequenza (ogni 5-10 minuti nelle ore di punta e meno di 15 minuti negli altri periodi della giornata), velocità commerciale (intorno ai 20 chilometri l'ora ottenuta con linee in sede

riservata e sistemi di priorità semaforica agli incroci e alle rotonde), regolarità dei passaggi e facilità d'accesso ai mezzi da parte delle persone disabili. L'impegno di Iveco Bus nell'ambito del BHNS si è concretizzato nella costruzione di oltre 500 unità rispondenti a questi criteri, realizzate su base Crystalis, Citelis, Crealis-Crealis Neo e Urbanway. La gamma Crealis, in particolare comprende modelli a pianale ribassato a 2 o 3 assi, con motorizzazione elettrica e gruppo ausiliario (come nel caso dei filobus consegnati alla Tper di Bologna), veicoli dotati di propulsore diesel, a gas naturale compresso (CNG) o con catene cinematiche ibride diesel-elettriche. Nell'ambito dei due assi sono disponibili veicoli di 12,48 metri di lunghezza, equipaggiati con motore diesel Tector 7 Euro VI da 286 Cv, Cursor 9 Euro VI da 310 Cv o 360 Cv, Cursor 8 CNG a gas naturale da 330 Cv, oppure in configurazione ibrido-serie. Quest'ultima soluzione prevede un Tector 7 Euro VI da 286 Cv, abbinato a un generatore a magneti permanenti da 140 Kw e a un motore elettrico trazione da 120 kW. Le versioni diesel (con Cursor 9 da 360 Cv o 400 Cv), a gas naturale (con Cursor 8 CNG da 330 Cv) e ibride (Tector 7, con generatore da 140 kW, motore elettrico di 120 kW e pacco batterie al litio-nanofosfati) sono disponibili anche sugli articolati di 18 metri di lunghezza complessiva.

Sotto,
un Crealis BHNS,
in servizio a Le Mans,
in Francia





IN VIAGGIO DA MILANO A PARIGI

Livrea verde-arancio per i dieci Granturismo di Iveco Bus consegnati ad Air Pullman. Sono utilizzati, in partnership con l'operatore tedesco FlixBus, su tratte nazionali e internazionali, fra cui la Milano Parigi

Iveco Bus ha consegnato ad Air Pullman, società leader nel settore del trasporto persone, dieci Magelys Pro Euro VI, che saranno impiegati su alcune tratte a lunga percorrenza sia in territorio nazionale, sia in Europa, insieme a FlixBus, operatore del trasporto pubblico di origine tedesca. Questo importante player internazionale nel settore della mobilità moderna, sostenibile ed economica ha individuato in Air Pullman l'azienda con cui condividere la propria business partnership. Quattro dei dieci Magelys, facilmente individuabili grazie alla livrea personalizzata in verde e arancio, sono utilizzati sulla nuova tratta fra Milano e Parigi. Ogni dettaglio dei Granturismo di Iveco Bus è stato ideato e sviluppato per aumentare la visibilità, incoraggiare la scoperta del paesaggio circostante e godere appieno il piacere del viaggio. All'ampio spazio fra le sedute, si aggiungono la connettività Wi-Fi, le prese di corrente da 220 V e quelle USB, nonché i monitor a cristalli liquidi da 19 pollici a scomparsa. Grazie alla motorizzazione ecologica Cursor 9 Euro VI da 400 Cv, priva del sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR), i Magelys

Pro offrono ad Air Pullman una valida soluzione per la mobilità sostenibile. Il propulsore di 8,7 litri di cilindrata, caratterizzato da una coppia di picco di 1.700 Nm, è abbinato al cambio automatizzato ZF ASTronic, che consente una marcia particolarmente confortevole. Il consumo di carburante è stato ridotto fino al 10% rispetto alla motorizzazione Euro V grazie, tra l'altro, a una riduzione di peso di 200 kg e a un'aerodinamica ottimizzata. Il Magelys si è aggiudicato lo scorso anno il riconoscimento "International Coach of the Year 2016" grazie ai miglioramenti apportati da Iveco Bus all'efficienza del veicolo. La giuria, composta da 22 giornalisti delle principali testate europee dedicate agli autobus e ai pullman, ha apprezzato, infatti, "il modo in cui tale attenzione contribuisce a ridurre il Total Cost of Ownership (TCO) per il cliente". Il Magelys ha fatto centro anche per l'ottimo rapporto qualità/prezzo, che tuttavia non scende a compromessi sulle caratteristiche e sulla qualità dei materiali utilizzati. Inoltre, si legge nelle motivazioni del premio, è un veicolo adatto a ogni tipo di utilizzo nel corso dell'intero suo ciclo di vita".

OFFERTE IMPERDIBILI

Con le soluzioni finanziarie personalizzabili di Iveco Capital e il superammortamento previsto dalla Legge di Stabilità 2016 è il momento giusto per comprare un nuovo camion. Una panoramica delle proposte di Raffaella Camerino

STRALIS EURO 6 HI-SCR
CON IL SUPERAMMORTAMENTO DEDUCI IL 140%



TUO A **1.199€** AL MESE PER 3 ANNI
CON IL CONCESSIONARIO D'OGGI E IL NIPERSCHEVERE
800-902788
WWW.IVECO.IT

3 ANNI DI GARANZIA TOTALE E MANUTENZIONE ORDINARIA	3 ANNI DI POLIZZA INCENDIO & FURTO	DI SERIE LOWPL, ACC E AERIS
--	--	---------------------------------------

IVECO
Il tuo partner per un risparmio sostenibile

STRALIS. L'ITALIA CHE VINCE.

DAILY
CON IL SUPERAMMORTAMENTO DEDUCI IL 140%



TUO DI 3 ANNI A **TASSO ZERO**
CON IL PRIMO TAGLIANDO INCLUSO
FINO AL 30/09/16

MINIMA POTENZA A LA CATEGORIA 201 CV	MASSIMA CAPPOTA DELLA CATEGORIA 475 mm	PIRACIA TOTALE E A TERZA FINO A 1.217	POLIZZA PER INCENDIO, FURTO E FINO A 4.477
--	--	---	---

IVECO
Il tuo partner per un risparmio sostenibile

DAILY. L'ITALIA CHE VINCE.

Iveco Capital è il partner ideale per chi vuole realizzare progetti di trasporto e mobilità. I vent'anni d'esperienza nel settore, la solidità del gruppo al quale appartiene e la voglia di supportare le aziende che desiderano affidarsi al prodotto Iveco, mettono Iveco Capital nelle condizioni ideali per proporre offerte finanziarie interessanti e vantaggiose. A ciò si aggiungono i vantaggi contenuti nella Legge di Stabilità 2016, che prevede un forte incentivo agli investimenti – si veda la tabella – riconoscendo, alle aziende, agli artigiani e ai professionisti, un surplus d'ammortamento del 40% sugli investimenti in nuovi beni materiali strumentali (inclusi i veicoli commerciali e industriali) effettuati fra il 15 ottobre 2015 e il 31 dicembre 2016. Il surplus d'ammortamento del 40% può essere dedotto

in via extra-contabile rispetto al normale ammortamento sia ai fini IRES, sia IRPEF. L'agevolazione prevista dalla Legge di Stabilità 2016 è valida per tutti i leasing finanziari e DAYLease offerti da Iveco Capital, comprese le campagne a tasso agevolato.

IL MOMENTO GIUSTO PER UN NUOVO CAMION

Con questi vantaggi fiscali – e con le offerte messe a punto dalla finanziaria di Iveco – il momento è sicuramente favorevole per chi vuole rinnovare il proprio parco mezzi. Ecco, nello specifico, i dettagli delle promozioni finanziarie in corso da parte di Iveco Capital. Su tutta la gamma Daily, Iveco Capital propone un leasing a tasso 0%, con il primo tagliando offerto e la polizza furto e incendio compresa

nei canoni. Sono, inoltre, disponibili strutture finanziarie a tassi agevolati per contratti con durata massima fino ai 60 mesi. Altra importante offerta è il DAYLease. Una soluzione che associa i vantaggi del leasing a 5 anni ai benefici dei servizi di incendio e furto e manutenzione per tutta la durata del contratto. Il DAYLease, infatti, permette di avere la quota finanziaria, la polizza furto e incendio e la manutenzione diluiti in canoni mensili. Al termine, sarà poi possibile acquistare il veicolo, restituirlo o darlo in permuta alle migliori condizioni. Se poi la necessità è quella andare oltre i 60 mesi, Iveco Capital propone anche un leasing di durata 72 mesi a un tasso agevolato. Anche per la gamma dei pesanti stradali trattore, Iveco Capital mette a disposizione un'offerta a 36 mesi, che prevede tre anni di garanzia totale, di manutenzione ordi-

La Legge di Stabilità riconosce un surplus d'ammortamento del 40% sugli investimenti in nuovi beni materiali strumentali

naria e di polizza furto e incendio. Volendo ripartire l'impegno finanziario in 5 anni, esiste una proposta a un tasso agevolato del 2,99%, che comprende la polizza furto e incendio. Anche per l'Eurocargo esiste un'iniziativa finanziaria, che si articola in 4 anni con un tasso agevolato del 2,99% e la polizza furto e incendio inclusa. Tutte le offerte sono personalizzabili e possono includere l'Iveco Capital Track, servizio satellitare che tutela la sicurezza del mezzo a titolo di possesso e proprietà e determina maggiori risparmi assicurativi e di gestione. Dove non espressamente inclusi, è possibile inserire nel canone i servizi di manutenzione & riparazione, estensione di garanzia e la polizza furto incendio e kasko. In questo modo, Iveco Capital si occupa a tutto tondo dell'investimento affrontato.

COS'È IL SUPER-AMMORTAMENTO DEL 140%

Di cosa si tratta	Manovra di forte incentivo agli investimenti, che prevede il riconoscimento di un surplus di ammortamento (+40%) da poter dedurre in via extra contabile rispetto al normale ammortamento, sia ai fini IRES sia IRPEF (non IRAP).
A chi si rivolge	Agli esercenti attività di impresa, nonché arti e professioni.
Periodo di riferimento	L'agevolazione riguarda gli investimenti effettuati dal 15 ottobre 2015 al 31 dicembre 2016; rileva in caso di leasing finanziario la data di sottoscrizione del verbale di consegna, purché sia successiva al 15 ottobre 2015 (quindi anche per leasing stipulati prima di tale data).
Quali beni sono agevolati	Tutti i beni materiali strumentali nuovi (esclusi i fabbricati e i beni con coefficiente di ammortamento <6,5%) compresi i veicoli commerciali e industriali.
Perché il leasing è più vantaggioso dell'acquisto	La distribuzione del beneficio fiscale nel leasing ha un effetto più immediato in virtù della minore durata fiscale consentita dalle norme al leasing rispetto all'acquisto di proprietà e, in via subordinata, in virtù dell'assenza di riduzioni delle quote deducibili nel leasing il primo anno di entrata in funzione del bene.
Come avviene l'imputazione tramite la locazione finanziaria	Il maggior valore dovrà essere così imputato: <ul style="list-style-type: none"> • ai canoni, sarà deducibile lungo la durata "fiscale" del contratto di leasing (metà del periodo di ammortamento del bene); • al prezzo di riscatto, sarà recuperato attraverso la procedura di ammortamento, una volta esercitata l'opzione finale di acquisto.
Per quali prodotti finanziari è valida	Sono inclusi tutti i Leasing finanziari e DAYLease, comprese le campagne a tasso agevolato. Rimane esclusa la locazione operativa.
Cumulabilità con altre agevolazioni	Ogni agevolazione è da verificare per la natura che la contraddistingue. Si ritiene che la suddetta agevolazione sia per esempio cumulabile con la cd. Beni strumentali ("Nuova Sabatini").



Consegnati alla SMET dieci Stralis a metano liquefatto da utilizzare per la logistica dello stabilimento Iveco di Suzzara. Sono parte di una fornitura di 330 veicoli ecologici, di cui il 25 per cento a LNG, che sarà completata in tre anni

SMET

LOGISTICA GREEN CON GLI STRALIS LNG

Con una cerimonia ufficiale presso la concessionaria ARA di Parma, Iveco ha consegnato alla SMET, società specializzata nella logistica industriale integrata, dieci Stralis AT440S33T/P alimentati a gas naturale liquefatto (LNG). I trattori fanno parte di una mega-fornitura di 330 veicoli a basso impatto ambientale costituita, per almeno il 25 per cento, da camion con motorizzazioni LNG, che sarà completata nell'arco di un triennio. Grazie alla partnership strategica con il brand, la SMET potrà contare su una flotta rinnovata per fornire un trasporto sempre più eco-sostenibile e rispettoso dell'ambiente. La cerimonia di consegna si è svolta alla presenza di Pierre Lahutte, Iveco Brand President e di Domenico De Rosa,

Direttore Commerciale della SMET. «La consegna di oggi – ha commentato Pierre Lahutte – è il riconoscimento della lungimiranza di Iveco che, da oltre 25 anni, focalizza i propri investimenti sulla ricerca di soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale, soprattutto sul gas naturale che rappresenta la più concreta alternativa sostenibile al gasolio. I nostri veicoli alimentati a gas naturale sono già oggi compatibili al 100% con il Bio-CNG e il Bio-LNG, il che permette loro di offrire un'opportunità di trasporto a bilancio neutro di CO₂. Per questa ragione, Iveco e CNH Industrial stanno sostenendo attivamente lo sviluppo del bio-metano in tutta Europa e in particolar modo in Italia, dove ci sono tutti i presupposti per vedere questo carburante disponibile e diffuso nel prossimo futuro».

I veicoli consegnati alla SMET, tutti alimentati a gas naturale liquefatto (LNG), sono equipaggiati con motore Iveco Cursor 8 C-LNG Euro VI da 330 Cv, alimentato da un serbatoio criogenico di LNG





da 510 litri e da 4 serbatoi da 70 litri di gas naturale compresso (CNG), che permettono un'auto-nomia complessiva di oltre 750 chilometri. Questa caratteristica rende gli Stralis Natural Power idonei anche agli impieghi sulle medie e lunghe distanze. I veicoli alimentati a gas naturale liquefatto offrono molteplici vantaggi, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale, sia da un punto di vista della profittabilità economica. Consentono, infatti, di ridurre al minimo le emissioni di particolato (-95% rispetto a un diesel) e di NOX (-35%), limitando nel contempo del 10% le emissioni veicolari di CO₂, che si riducono del 100% nel caso di utilizzo di bio-metano. Anche la rumorosità risulta notevolmente migliorata, con un abbattimento medio di 5 dB(A), mentre il costo del carburante è ridotto di almeno un 10% rispetto al gasolio. L'attenzione di SMET verso la tutela dell'ambiente ha trovato in Iveco il partner ideale per un trasporto sostenibile. L'accordo è stato perfezionato grazie al contributo della Concessionaria Mecar di Nocera Superiore (SA). Noach Dror, CNH Industrial Vice President Transport Logistics, ha sottolineato con orgoglio che «Per il quinto anno consecutivo CNH Industrial è stata confermata Industry Leader negli indici Dow Jones Sustainability (DJSI) World ed Europe. Per noi la sostenibilità è un elemento essenziale quando si prendono decisioni di business per l'impatto che queste hanno sull'ambiente, sulle nostre persone e sulle comunità in cui operiamo. La strategia che CNH Industrial persegue è quella di trovare soluzioni a emissioni sempre più contenute entro il 2018 per tutte le principali tratte logistiche. Da aprile SMET utilizzerà gli Stralis LNG per rifornire lo stabilimento di Suzzara, partendo dall'area di Torino: questa tratta rappresenta la prima implementazione strategica in Italia». Gli altri protagonisti dell'accordo triennale tra Iveco e SMET saranno gli Stralis AS440S48T/P con motorizzazione



diesel Iveco Cursor 11 Euro VI da 480 Cv, dotata dell'innovativo sistema di riduzione catalitica HI-SCR. Questa tecnologia esclusiva assicura una combustione ottimale, poiché fa a meno del sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR). Il controllo dell'inquinamento è totalmente affidato al post-trattamento a valle del motore. L'esclusivo sistema HI-SCR, frutto dell'esperienza tecnologica di FPT Industrial, offre una soluzione semplice alla grande sfida rappresentata dalla riduzione delle emissioni inquinanti imposta dalla normativa europea Euro VI. Lo fa senza il ricorso a componenti complessi, senza inquinamento chimico del motore e dei dispositivi connessi e senza eccessive sollecitazioni termiche, il che si traduce in una riduzione di peso e in un maggiore grado di affidabilità. Positivo è anche il bilancio economico della soluzione HI-SCR. La riduzione del costo totale di esercizio del veicolo (TCO, Total Cost of Ownership) consente, infatti, un rapido ritorno dell'investimento nella tecnologia Euro VI.

Nella pagina a fianco, uno schieramento degli Stralis LNG consegnati alla SMET.

In alto, Pierre Lahutte, Iveco Brand President, con Domenico De Rosa, Direttore commerciale della SMET.

Sopra, due Stralis LNG ed uno con motorizzazione diesel del parco SMET



PE.TRA

PE.TRA SCOMMETTE SUL LIQUEFATTO

**Quindici Stralis con motore
alimentato a gas naturale
liquefatto consegnati
alla Pe.Tra di Brembate
(Bergamo).
Cureranno i flussi logistici
dei materiali
fra gli stabilimenti spagnoli
di Iveco di Valladolid
e Madrid**

Aumenta rapidamente il numero delle aziende italiane che decidono di utilizzare il metano nel trasporto pesante, come combustibile alternativo al gasolio. Questa volta, la scelta del gas naturale è stata fatta dalla Pe.Tra di Brembate (Bergamo), che ha recentemente ricevuto quindici Iveco Stralis Hi-Road LNG Euro VI. L'azienda bergamasca, che ha due sedi operative in Italia e quattro filiali all'estero in Germania, Spagna e Romania, si occupa di trasporto intermodale a livello nazionale ed europeo e di servizi logistici. La cerimonia di consegna si è svolta presso la sede della Pe.Tra, alla presenza di Mihai Radu Daderlat, Business Director di Iveco Mercato Italia, Noach Dror, Vice President



Transport Logistics di CNH Industrial, Gianandrea Pellegrinelli, Titolare di Pe.tra e Paolo Zanardi, titolare dell'Auto Industriale Bergamasca, la concessionaria Iveco di riferimento. Gli Stralis Natural Power AT440S33T/P alimentati a gas naturale liquefatto (LNG) forniti alla Pe.Tra sono equipaggiati con il motore Cursor 8 C-LNG Euro VI di FPT Industrial da 330 Cv. I trattori hanno un serbatoio criogenico (LNG) da 510 litri di capacità, posto sul lato destro del telaio, e quattro serbatoi di gas naturale compresso (CNG) da 70 litri ciascuno, che permettono un'autonomia operativa di oltre 750 chilometri. Ciò consente di impiegare gli Stralis Natural Power anche sulle medie e lunghe percorrenze. Dal punto di vista della sostenibilità economica, la riduzione del costo totale di esercizio (TCO, Total Cost of Ownership) di un veicolo a LNG è oltre al 10% rispetto a un mezzo con motorizzazione diesel. Il gas naturale ha, infatti, un prezzo alla pompa inferiore rispetto al gasolio, il che permette una sensibile riduzione del costo del combustibile, che rappresenta la voce principale del TCO.

Mihai Daderlat, Business Director di Iveco, ha commentato: "Il nostro impegno per la sostenibilità si declina ulteriormente nel "Progetto Logistica Green" che prevede, entro il 2018, una sostanziale riduzione delle emissioni connesse alle attività logistiche all'interno del gruppo CNH Industrial. Poter contare su clienti come Pe.Tra, che condivide l'importanza del nostro impegno nei confronti dell'ambiente, accresce il valore del brand che si fonda sulla qualità dei prodotti, sulle tecnologie avanzate e sulla business partnership, valori perfettamente sintetizzati dalla consegna odierna".

Noach Dror, CNH Industrial Vice President Transport Logistics, ha sottolineato: "Per il quinto anno consecutivo CNH Industrial è stata confermata Industry Leader negli indici Dow Jones Sustainability (DJSI) World ed Europe. Per noi la sostenibilità è un elemento essenziale quando si prendono decisioni di business per l'impatto che queste hanno sull'ambiente, sulle nostre persone e sulle comunità in cui operiamo. La strategia che CNH Industrial persegue è l'impiego di soluzioni di trasporto con mezzi a gas naturale con l'obiettivo dichiarato di coprire oltre il 40% del fabbisogno dei propri flussi logistici, ovvero tutte le principali tratte tra i diversi stabilimenti produttivi del gruppo entro il 2018. Da marzo Pe.Tra utilizza gli Stralis LNG nel collegamenti fra gli impianti Iveco di Valladolid e Madrid. Questa tratta rappresenta la prima implementazione strategica della logistica green in Spagna".

La ricerca e l'attenzione continua di Iveco alle nuove tecnologie hanno permesso al brand di essere leader europeo nel settore dei combustibili alternativi, anticipando le soluzioni che contribuiranno a ridurre ulteriormente l'impatto ambientale del settore dei trasporti. Questo fa di Iveco – come afferma il pay-off aziendale - "il partner ideale per un trasporto sostenibile". Iveco è leader europeo nel settore delle trazioni a gas naturale con una gamma completa di veicoli leggeri, medi, pesanti e autobus. Grazie a un'esperienza ventennale nelle motorizzazioni a metano, ha immesso sul mercato oltre 15mila mezzi, fra commerciali (6.500 unità), camion medi e pesanti (2.900 unità) e autobus (5.500 unità).

In alto, lo schieramento di Stralis LNG consegnati alla Pe.Tra. A fianco, la cerimonia di consegna delle chiavi dei veicoli

SADEM prosegue il rinnovo del parco bus con l'acquisto di otto Crossway Pro di Iveco Bus, destinati alle linee della prima cintura torinese.

Rientrano di un piano d'investimento autofinanziato di 10 milioni di euro in tre anni
di Paola Bruna

SADEM

OTTO CROSSWAY PRO

PER TORINO E DINTORNI



Prosegue, con l'acquisto di otto Crossway Pro di Iveco Bus, il rinnovo del parco autobus varato lo scorso anno da SADEM, società di trasporto pubblico locale che gestisce oltre 35 linee in provincia di Torino. I



nuovi veicoli, che sanno impegnati sulle linee della prima cintura del capoluogo piemontese, fanno parte del piano d'ammodernamento della flotta basato su un investimento autofinanziato di 10milioni di euro suddiviso in tre anni. SADEM, oggi partecipata dal Gruppo Arriva uno dei leader mondiali nei servizi di trasporto passeggeri, sostituirà con gli otto Crossway Pro altrettanti mezzi Euro 2, attualmente operativi in tutto il Piemonte, riducendo così, in modo concreto, l'impatto ambientale. L'investimento rientra in un programma che prevede l'acquisto di 40 nuovi autobus Crossway Pro di Iveco Bus per aggiornare il parco mezzi con nuovi veicoli destinati al trasporto urbano, extraurbano e scolastico. I primi dieci esemplari sono stati impiegati dallo scorso settembre nel potenziamento dei servizi dell'area pinerolese, in concomitanza con l'inizio dell'anno scolastico, mentre, in precedenza durante l'estate, sono entrati in funzione altri dieci mezzi destinati ai collegamenti fra il centro di Torino e l'aeroporto di Caselle, con fermate nelle principali stazioni ferroviarie del capoluogo - Porta Nuova e Porta Susa -, in via Stradella (Torino Nord), a Borgaro Torinese e nell'abitato di Caselle. Questo investimento consolida la partnership tra SADEM e il gruppo Iveco, vincitore della gara europea per la fornitura dei bus e costruttore dei nuovi Crossway Pro, mezzi di ultima generazione dotati di motori Euro 6 con l'esclusiva tecnologia Hi-SCR. Questa soluzione riduce ulteriormente i consumi di gasolio e le emissioni aspetto, quest'ultimo, d'importanza cruciale nella crescita ecosostenibile della società di trasporto pubblico piemontese. I nuovi Crossway Pro offrono ai passeggeri numerosi vantaggi, fra cui la climatizzazione automatica, un sistema audiovisivo di annuncio/informazione, uno spazio dedicato e una rampa d'accesso per le persone a mobilità ridotta e vetri oscurati. "E' un importante risultato quello raggiunto da Sadem - ha commentato il Presidente dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese, Claudio Lubatti. Il rinnovamento del parco mezzi è una scelta che guarda un servizio di sempre maggiore qualità offerto all'utenza. Nei mesi scorsi sono stati presentati altri nuovi mezzi già in esercizio su altre linee del Pinerolese, frutto di questa partnership tra il Gruppo Arriva e Iveco. E' il segnale di una realtà imprenditoriale del nostro territorio attiva, che investe e che sa guardare allo sviluppo del proprio servizio, in termini di efficienza e qualità. Anche grazie a questi investimenti, il sistema di mobilità potrà diventare un'opportunità sempre più importante per molti cittadini". "Siamo molto orgogliosi di questo nuovo investimento - ha dichiarato Giuseppe Proto, amministratore delegato della SADEM - una dimostrazione concreta del nostro impegno sul territorio di Torino e in provincia: vogliamo essere vicini ai nostri utenti, che quotidianamente viaggiano sui nostri mezzi, e cui vogliamo offrire mezzi innovativi, moderni ed ecosostenibili.

L'impegno che ci assumiamo è di raddoppiare le risorse che riusciremo a ottenere dal piano Autobus, recentemente approvato dal Governo. Un piano che dovrebbe destinare al Piemonte circa 31 milioni di euro. Per ogni euro di finanziamento che entrerà nelle casse di SADEM, l'Azienda provvederà a investire un altro euro, per massimizzare e potenziare ancora di più le risorse a favore del territorio e della mobilità ecosostenibile." "Siamo fieri di essere stati individuati come business partner della SADEM per la fornitura di otto Crossway Pro, che rientrano nell'accordo di acquisto per 40 veicoli dello stesso modello, confermando ancora una volta il successo della gamma Crossway, leader di mercato in Europa - ha affermato Luigi Boggione South Europe Manager di Iveco Bus. Questa scelta suggella il lavoro svolto insieme, consolidando una collaborazione che è iniziata parecchi anni fa. Ci riempie d'orgoglio poter mettere a disposizione della cittadinanza l'eccellenza dei veicoli di Iveco Bus, che offrono il massimo confort sonoro e climatico ai passeggeri, un ambiente di lavoro ergonomico e confortevole per gli autisti, efficienza e costi d'esercizio contenuti per SADEM. Anche sotto il profilo delle emissioni, i motori Iveco Cursor 9 Euro VI con l'esclusiva tecnologia Hi-SCR contribuiscono al miglioramento della qualità dell'ambiente con un beneficio per tutti i cittadini. Tutto questo è possibile senza venir meno alle esigenze dei nostri clienti in termini di costi di manutenzione e d'esercizio, anch'essi ridotti in modo significativo".

LE CIFRE DELLA SADEM

SADEM, nata nel 1941, gestisce più di 35 linee con una percorrenza annua di circa 11 milioni di chilometri, collegando più di 130 comuni e trasportando circa 5milioni di persone all'anno con una flotta di oltre 200 autobus. Insieme ad altre 19 aziende del consorzio Extrato gestisce tutto il trasporto extraurbano della Provincia di Torino. Principale operatore privato nella vasta dell'hinterland del capoluogo piemontese gestisce, inoltre, i collegamenti con il Casinò di Saint Vincent, le località sciistiche del comprensorio della Via Lattea e i collegamenti diretti con gli aeroporti di Torino, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio. SADEM è partecipata dal Gruppo Arriva che - con 55 mila addetti - trasporta ogni anno 2,2 miliardi di passeggeri in 14 paesi, generando ricavi annui per oltre 4 miliardi di euro e offre servizi urbani ed extraurbani su gomma e su ferro, cui si aggiungono servizi turistici e di noleggio. In Italia, Arriva è oggi tra i primi operatori nel settore del trasporto pubblico locale, con oltre 100 milioni di km di percorrenza annua, 3.400 dipendenti e una flotta di oltre 2.300 autobus. Arriva Italia opera con società controllate in Lombardia, Piemonte, Liguria, Friuli Venezia-Giulia e in joint venture con Enti Locali a Trieste e Como.

FRENARE BENE. VIAGGIARE MEGLIO. INTARDER!

Frenare bene significa viaggiare meglio. Viaggiare meglio significa viaggiare in modo più efficiente, sicuro ed ecologico. Il freno idrodinamico ZF-Intarder consente di frenare senza fading e usura, riduce fino al 90% le sollecitazioni sui freni d'esercizio, diminuendo contemporaneamente i costi di manutenzione. Considerando l'intero ciclo di vita del veicolo, l'Intarder offre un notevole potenziale risparmio che consente un rapido ammortamento. Inoltre l'ambiente beneficia delle ridotte emissioni di polveri e acustiche. Chi sceglie lo ZF-Intarder viaggia senz'altro meglio. www.zf.com/intarder



MOTION AND MOBILITY



DAILY

CON IL SUPERAMMORTAMENTO DEDUCI IL 140%



TUO IN 3 ANNI
TASSO ZERO
CON IL PRIMO TAGLIANDO INCLUSO
FINO AL 31/05/2016

MASSIMA POTENZA
DELLA CATEGORIA
205 CV

MASSIMA COPPIA
DELLA CATEGORIA
470 NM

MASSA TOTALE
A TERRA
FINO A 7,2 T

MIGLIORE PER
PORTATA UTILE
FINO A 4,9 T

LEGGE DI STABILITÀ 2016: SUPERAMMORTAMENTO DEL 140%, ANZICHÉ 100%, SE INVESTI NELLA TUA AZIENDA!
Approfitta subito della manovra governativa destinata ad aziende, artigiani e professionisti, che prevede il riconoscimento di una maggiorazione del 40% delle quote di ammortamento e dei canoni di leasing per l'investimento in nuovi beni strumentali; valida fino al 31 dicembre 2016. Ed in più su **tutta la gamma Daily** Iveco ti offre le vantaggiose offerte di leasing finanziario a **TASSO ZERO con il primo tagliando incluso**.

DAILY. L'ITALIA CHE VINCE. 

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile

Offerta valida fino al 31/05/2016 su tutta la gamma Daily su valore di fornitura fino a 30.000€ salvo esaurimento scorte presso le concessionarie aderenti. Esempio su valore di fornitura 30.000€, leasing a 36 mesi, anticipo 10%, valore residuo 1%, rata mensile 782€ al mese comprensivo di Polizza Furto e Incendio, Tasso Leasing 0%. Spese pratica, Iva, trasporto e messa su strada escluse. Possibilità di personalizzare l'offerta con altri importi e durate direttamente in concessionaria. Salvo approvazione Iveco Capital (CNH Industrial Capital Europe S.A.S.). Fogli informativi disponibili presso le concessionarie aderenti. La promozione comprende la manutenzione "S-Life" per 24 mesi (dalla data di immatricolazione) o 60.000 chilometri (al raggiungimento del primo dei due limiti). Gli interventi andranno eseguiti, come da libretto di uso e manutenzione, presso la rete assistenziale IVECO. Per i dettagli sui contenuti e le condizioni fare riferimento al Contratto manutenzione S-Life Daily, reperibile presso tutte le Concessionarie IVECO. Immagine a puro scopo illustrativo. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

STRALIS NATURAL POWER

BASSE EMISSIONI PER TUTTE LE MISSIONI.



CORRI IN CONCESSIONARIA
O CHIAMA IL NUMERO VERDE

Numero verde
800-800288

PIÙ ECONOMIA

- Riduzione del costo del carburante fino al 40%
- Riduzione del TCO fino al 10%
- Fino a 800 km di autonomia

PIÙ ECOLOGIA

- Emissioni ridotte rispetto al diesel:
- Particolato -95%
 - Ossidi di azoto -35%
 - CO₂ -10%

PIÙ SILENZIOSITÀ

- Rumorosità del motore dimezzata rispetto al diesel: (- 5dB)
- Possibilità di certificazione Quiet Truck 72db(A) Piek

PIÙ VERSATILITÀ

- Stralis Natural Power offre:
- Versioni LNG (gas naturale liquefatto)
 - Versioni CNG (gas naturale compresso)
 - Compatibilità con bio-metano



IVECO è da anni leader europeo sia nella ricerca sia nella produzione di veicoli leggeri, medi, pesanti ed autobus a metano con circa 25.000 motori Natural Gas prodotti e più di 1.000 milioni di km percorsi. Due decenni di innovazione continua per costruire una forte leadership.

RIDUZIONE DEL COSTO DEL CARBURANTE FINO AL 40%
RIDUZIONE DEL TCO FINO AL 10%

L'ITALIA CHE VINCE. 

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile