

Camion & Servizi



NUOVO EURO CARGO EURO VI
A ULM IL POLO DEL FIREFIGHTING
TUTTE LE NOVITÀ DI IVECO BUS A KORTRIJK

WWW.CAMION-SERVIZI.IT



VIENI A CONOSCERE
IL NUOVO EURO CARGO

& prodotto

4



Debutta il Nuovo Eurocargo Euro VI

Tutti i modelli adottano le motorizzazioni Hi-eSCR di FPT Industrial senza ricircolo dei gas di scarico

12 A Ulm il polo del firefighting di Iveco Magirus

& attualità

10



Risparmio certificato dal TÜV

L'Ente tedesco attesta che con l'Hi-Way Euro VI da 460 Cv i consumi calano del 2,33 per cento rispetto all'Euro V

28 Rete: Stefanelli e Acentro aprono nuove sedi

37 Iniziative benefiche

& focus

18



Obiettivo centrato

Mauro Veglia, Vice President Emea Commercial Services and Customer Care di CNH Industrial parla dell'iniziativa Action for Road Safety

& eventi

20



Le novità di Iveco Bus a Kortrijk

Presentata al Busworld la nuova gamma di autobus con motorizzazioni Euro VI

25 I risultati del progetto Vector 2015

38 Test Camp Stralis Experience

Rubriche

- 34 Iveco in action**
- 40 Ricambi per tutte le esigenze**
- 42 Iveco nel mondo**
- 48 Protagonisti**

Autonoleggi SE.MI.DA
Chisped Trasporti

& editoriale



A

mpio spazio in questo numero di *Camion&Servizi* al nuovo Eurocargo Euro VI: perfetto in ogni situazione. Il medio di Iveco debutta sul mercato puntando su due elementi: i punti di forza – versatilità, specializzazione e valore per il cliente – che ne hanno fatto il benchmark nel proprio segmento in Italia e in Europa e le innovative motorizzazioni Hi-eSCR senza ricircolo dei gas di scarico, brevettate da FPT Industrial. Sono propulsori ottimizzati in funzione del contenimento dei consumi, come il Cursor 11 dello Stralis Hi-Way da 460 Cv, per il quale il TÜV tedesco ha certificato un risparmio di gasolio del 2,33 per cento rispetto alla versione Euro V. Le motorizzazioni Euro VI delle gamme Tector e Cursor sono uno degli elementi pregnanti, insieme ai contenuti stilistici e al migliorato comfort per i passeggeri, anche della nuova generazione di autobus di Iveco Bus, presentata al Busworld di Kortrijk.

Parleremo di innovazione ed eccellenza tecnologica che caratterizzano il polo specialistico dei veicoli antincendio creato da Iveco Magirus a Ulm, che funge anche da Customer Center e da centro d'addestramento per le squadre di Vigili del fuoco di tutto il mondo.

In un momento difficile per l'economia italiana ci sono dealer che hanno ancora voglia di intraprendere, come testimoniamo le recenti aperture delle nuove sedi delle concessionarie Stefanelli e Acentro, che puntano su modelli di business diversi rispetto al passato.

Le tematiche della sicurezza dei veicoli e della sensibilizzazione dei conducenti verso comportamenti di guida responsabili sono toccate nell'intervista a Mauro Veglia, Vice President Emea Commercial Services and Customer Care di CNH Industrial, che fa un bilancio della collaborazione di Iveco e New Holland Agriculture con la FIA – Federazione Internazionale dell'Automobile – nella campagna Action for Road Safety con lo scopo di sensibilizzare ed educare a un comportamento corretto dei veicoli sulla strada.

Ed infine a migliorare la vita dei singoli e delle comunità ci pensano anche le iniziative benefiche di cui *Camion&Servizi* da notizia, promosse da varie associazioni in occasione del Natale e del nuovo anno. Un anno che la redazione si augura sia prospero e sereno in ogni ambito, economia inclusa. Buone feste a tutti.

Emanuela De Vita



DIRETTORE RESPONSABILE MAURIZIO PIGNATA DIRETTORE EDITORIALE EMANUELA DE VITA COMITATO DI REDAZIONE GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), MONICA BERTOLINO, EMANUELA DE VITA, FEDERICO GAIAZZI, MARCO MONACELLI, MAURIZIO PIGNATA, SIMONA RICHINO COLLABORATORI GIUSEPPE BELLETTI, SARA BUOSI, ELISA FONTANA, CARLA FRANCONI, PIERLUIGI LUCCHINI, MARIO NATALI, ALESSANDRO OITANA, GIUSEPPE PESCE, SERGIO PIPERNO BEER, MARTA RAVA, FRANCO ZORZETTO EDITORE SATIZ SRL, VIA VITTIME DI PIAZZA DELLA LOGGIA, 25, 10024 MONCALIERI (TO) REDAZIONE GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.GARRONE@GMAIL.COM STAMPA SATIZ SRL – MONCALIERI (TO) REGISTRAZIONE TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



prodotto<NUOVO EURO CARGO EURO VI



I nuovi Eurocargo Euro VI adottano motorizzazioni Hi-eSCR Tector 5 e Tector 7 di FPT Industrial, prive del sistema di ricircolo dei gas di scarico

IL LEADER SCEGLIE Hi-eSCR

Nuove motorizzazioni Tector 5 e Tector 7 Euro VI con tecnologia Hi-eSCR di FPT Industrial senza ricircolo dei gas di scarico e un nuovo cambio automatizzato per il leader di mercato nel segmento dei medi. Le altre novità di prodotto di Maurizio Pignata

Il Nuovo Eurocargo Euro VI debuta sul mercato puntando su due elementi: i propri punti di forza – versatilità, specializzazione e valore per l'utilizzatore – che dal 1991 ne hanno decretato il successo di vendite in Italia e all'estero, e le innovative motorizzazioni Tector 5 e Tector 7 Euro VI, basate sulla tecnologia Hi-eSCR brevettata da FPT Industrial. La nuova gamma di motori comprende tre Tector 5 da 160, 190 e 210 Cv e quattro Tector 7, con tarature di 220, 250, 280 e 320 Cv. Le cilindrata del Tector 5 e del Tector

7, rispettivamente a quattro e sei cilindri in linea, sono state incrementate per ottenere una migliore versatilità in un ampio ventaglio di applicazioni. In parallelo, con l'aumento della cilindrata, è cresciuta del 13 per cento la potenza (la coppia fa segnare, invece, un +23 per cento) del Tector 5, che adesso raggiunge i 210 Cv. Migliorate anche le prestazioni del Tector 7 di 6,7 litri, che tocca i 320 Cv. La potenza di questa unità cresce del 7 per cento, mentre la coppia aumenta del 5 per cento, attestandosi a 1.100 Newton metro nell'intervallo da 1.250 a 1.900 giri al



LA PAROLA A CHI LI UTILIZZA

Versatilità, specializzazione e capacità di creare valore aggiunto per gli operatori del trasporto sono, da sempre, i pilastri del successo dell'Eurocargo sul mercato nazionale e nei principali paesi dell'Unione Europea. In occasione della presentazione della versione Euro VI, Camion&Servizi ha fatto il punto sull'esperienza maturata da alcune aziende leader italiane con i precedenti modelli del medio di Iveco e sulle loro aspettative nei confronti del nuovo veicolo Euro VI. "Abbiamo circa un centinaio di Eurocargo nel nostra flotta di 400 automezzi – ha spiegato Marco Montinaro, Responsabile tecnico della Monteco di Lecce – allestiti con compattatori. Si tratta di camion di 12, 14 o 15 tonnellate di massa totale a terra. La loro mission è quella della raccolta e del trasporto dei rifiuti solidi urbani in numerosi comuni delle province di Lecce, Brindisi, Bari e Taranto, con percorrenze medie di 35-50 mila chilometri l'anno. Degli Eurocargo abbiamo apprezzato soprattutto i consumi contenuti e la disponibilità immediata dei pezzi di ricambio, forniti dalla concessionaria Iveco Saicar di Lecce con la quale si è instaurato negli anni un rapporto di reciproca fiducia. Dall'Euro VI ci attendiamo un ulteriore miglioramento dei punti di forza del veicolo". "Acquistiamo gli Eurocargo dal 1984, anno di fondazione della nostra società – ha affermato Giuseppe Calia, Amministratore unico della Tradeco di Altamura (Bari) – per allestirli con compattatori, vasche per rifiuti solidi urbani e lavacassonetti. Ci occupiamo, infatti, della raccolta e trasporto dei rifiuti nel sud e nel nord d'Italia, nonché di servizi di igiene urbana. Abbiamo scelto l'Eurocargo per la sua affidabilità e per la facilità di reperimento dei pezzi di ricambio, grazie al network di Iveco presente su tutto il territorio nazionale. Con il nuovo modello contiamo di avere un vantaggio competitivo in vista delle future gare d'appalto". Affidabilità e capillarità della rete assistenziale sono le principali motivazioni d'acquisto anche per Liquigas, che distribuisce Gpl in tutta la penisola, isole incluse. "I 220 Eurocargo cisternati della nostra flotta – ha spiegato Fabio Ciriello, Direttore della logistica di Liquigas – operano in tutta Italia con percorrenze medie di 45-50 mila chilometri l'anno in condizioni d'impiego gravose. Per queste ragioni, abbiamo scelto un veicolo affidabile supportato da una rete assistenziale molto efficiente e presente sul territorio. Con le motorizzazioni Euro VI contiamo di migliorare ulteriormente i consumi, che sono un fattore critico per la redditività aziendale".

minuto. Il tutto è stato ottenuto diminuendo del 7 per cento il regime massimo di rotazione dei propulsori. La gamma Eurocargo si arricchisce, inoltre, del nuovo cambio automatizzato ZF a 12 marce, offerto in abbinamento con il Tector 7 sui veicoli con peso totale a terra dalle 12 alle 18 tonnellate. Le innovazioni apportate ai componenti della driveline hanno avuto un effetto positivo sulla riduzione dei costi di gestione – TCO – che è stato uno dei principali obiettivi di progetto di Iveco nella realizzazione dell'Eurocargo Euro VI. Nelle missioni miste tipiche di un camion del segmento medio, con tratti urbani, suburbani e autostradali, l'efficienza del sistema Hi-eSCR consente di mantenere invariato il consumo equivalente (gasolio più urea) rispetto alle motorizzazioni Euro V. Negli impieghi prevalentemente interurbani le riduzioni di consumo sono, invece, dell'ordine del 2 per cento. Inoltre, la possibilità di optare per il 4 cilindri Euro VI da 210 Cv al posto del 6 cilindri Euro V da 220 Cv comporta un abbattimento dei consumi equivalenti di circa il 4,5 per cento. Il nuovo Eurocargo Euro VI si presenta su mercato in 11 mila versioni di fabbrica, che scaturiscono da 3 varianti di cabina (corta, lunga e doppia), due altezze dell'abitacolo (tetto basso e tetto alto), 14 varianti di pesi totali a terra da 6 a 18 tonnellate, 2 motorizzazioni, 13 cambi (6 manuali, 4 automatizzati e 3 automatici), 15 interassi, 2 schemi di trazione (4x2 e 4x4) e un'ampia scelta di rapporti al ponte, in funzione delle diverse mission di trasporto.

AGLI OSSIDI D'AZOTO CI PENSA L'SCR

Entrambi i motori dell'Eurocargo Euro VI, caratterizzati dalle medesime dimensioni di alesaggio e corsa (104 x 132 millimetri), sono dotati di 4 valvole per cilindro (due di aspirazione e due di scarico) e di un sistema d'iniezione di tipo common rail, in grado di generare una pressione massima di polverizzazione del gasolio di 1.600 bar. Common rail permette, inoltre, di suddividere in più fasi il processo d'immissione del gasolio nei cilindri sia per ridurre la rumorosità, che per tenere sotto controllo la formazione degli inquinanti. La sovralimentazione è basata su un turbo a geometria fissa, con valvola di sovrappressione Wastegate. L'assenza, sui Tector 5 e Tector 7, del dispositivo di parziale ricircolo dei gas di scarico (EGR) ha molteplici effetti positivi. Consente, infatti, di ottimizzare la combustione in funzione del contenimento dei consumi,



Sopra, il dispositivo di post trattamento dei gas di scarico. A fianco, il cambio automatizzato ZF a 12 rapporti. Sotto, il motore Tector 7 a sei cilindri in linea



I PERCHÉ DI UN SUCCESSO

L'Eurocargo è un mezzo affidabile e versatile, che ha accumulato una lunga storia di successi di vendita fin dal suo debutto sul mercato, avvenuto nel 1991. Il medio di Iveco ha saputo rinnovarsi negli anni per rispondere alle mutate esigenze delle aziende di trasporto. Le principali tappe evolutive sono legate al lancio nel 1999 della gamma ribassata EL, specifica per la distribuzione urbana, all'introduzione delle motorizzazioni Tector nel 2001 al restyling della cabina nel 2003 e, più recentemente, all'ampliamento dell'offerta di prodotto e delle dotazioni di bordo (2008). I propulsori Euro VI, con la tecnologia Hi-eSCR, rappresentano un altro importante step in questa direzione. "Il nuovo Eurocargo Euro VI – spiega Federico Gaiazzi, Responsabile Iveco mercato Italia – significa versatilità, specializzazione e valore per il cliente. Sono i tre pilastri che ci hanno portato a consolidare negli anni la soddisfazione e la fiducia degli utilizzatori. E questo lo dicono i numeri, che ci vedono primi in Italia con una quota superiore al 72 per cento nei primi nove mesi del 2013. Per non parlare delle percentuali ancora superiori in alcuni sottosegmenti, come quelli del soccorso stradale (86,8 per cento del totale mercato), del trasporto dei rifiuti solidi urbani (81,3 per cento) e dei ribaltabili trilaterali con gru retrocabina (79,7 per cento). Iveco, inoltre, ha continuato a investire nella rete, come testimoniano il 119 punti di vendita e i 533 centri di assistenza con oltre 8 mila addetti, di cui l'80 per cento impegnato nei servizi post-vendita. L'Eurocargo Euro VI – conclude Gaiazzi – è nato per continuare questo successo, proponendo nuovi motori e nuovi cambi per tutte le missioni di trasporto".



semplifica il layout dei propulsori, poiché mancano lo scambiatore dell'EGR e altri componenti, e non richiede l'incremento della superficie del radiatore frontale per disperdere il maggior carico termico. Sui propulsori Tector 5 e Tector 7 di FPT Industrial, l'abbattimento degli ossidi d'azoto (NOx) è affidata esclusivamente al sistema di post-trattamento. Quest'ultimo utilizza un catalizzatore SCR, che sfrutta la reazione chimica con una soluzione di acqua demineralizzata e urea al 33 per cento (AdBlue) per convertire le emissioni di NOx generate dalla combustione in azoto e vapore acqueo. La tecnologia Hi-eSCR prevede un sistema di dosaggio adattivo dell'urea e un condotto a elevata turbolenza, termicamente isolato, per consentire una distribuzione omogenea dell'AdBlue nel flusso dei gas di scarico. L'attivazione del sistema SCR, che richiede temperature dell'ordine di 230°C, è accelerata dalla presenza di una valvola di scarico a controllo elettronico (Exhaust flap). In questo modo, il sistema SCR mantiene un'efficienza di conversione degli ossidi d'azoto superiore al 95 per cento in tutte le condizioni operative del veicolo. L'Exhaust flap migliora anche la capacità di rallentamento del freno motore del Tector 5 e del Tector 7. Oltre al dispositivo SCR, il sistema di post-trattamento prevede un catalizzatore ossidante (DOC), un filtro antiparticolato

(DPF) a rigenerazione passiva (per tenere bassi i consumi) e un ultimo catalizzatore per eliminare l'ammoniaca in eccesso. I motori Euro VI Hi-eSCR mantengono gli interventi manutentivi ogni 80 mila chilometri (come in Euro V), mentre per il DPF si arriva a 300 mila chilometri.

SICUREZZA A 360 GRADI

Il Nuovo Eurocargo Euro VI monta un impianto frenante tutto dischi, ad azionamento idropneumatico sui modelli da 6 a 10 tonnellate e completamente pneumatico sui veicoli da 11 a 18 tonnellate di massa totale a terra. Il freno motore è di serie con le motorizzazioni Tector 5 e Tector 7. I mezzi da 12 a 18 tonnellate sono equipaggiati di serie con il dispositivo di controllo della dinamica di marcia EVSC – Enhanced Vehicle Stability Control – che è disponibile come optional sui cabinati da 6 a 10 tonnellate. L'EVSC può incorporare l'Hill Holder, che facilita le partenze in salita, impedendo per alcuni secondi l'arretramento del veicolo al rilascio del pedale del freno di servizio.

Nella pagina a fianco, Federico Gaiazzi, General Manager Mercato Italia. In alto, un Eurocargo a telaio ribassato. Sotto, uno scorcio della fabbrica di Brescia dove vengono prodotti i nuovi veicoli



A BRESCIA NELLA FABBRICA DEL WORLD CLASS MANUFACTURING - WCM

Il nuovo Eurocargo Euro VI nasce nello stabilimento Iveco di Brescia che è stato la sede dell'OM, nata come Fabbrica Automobili Roberto Zust nel 1903, diventata poi OM nel 1928 e acquisita dalla Fiat nel 1968. Il sito produttivo è stato scelto nel 1991 per avviare la produzione dell'Eurocargo. Complessivamente, vi lavorano oggi 2.300 addetti, su un'area di 673 mila metri quadri, di cui 300 mila coperti. Recentemente è stato ristrutturato secondo i dettami del World Class Manufacturing (WCM), il modello integrato di organizzazione introdotto dal gruppo Fiat nei propri stabilimenti, che coinvolge tutti gli aspetti legati alla produzione: dalla gestione delle problematiche ambientali e di sicurezza sul lavoro, alla manutenzione, fino alla logistica con particolare attenzione all'eliminazione degli sprechi. Il WCM ha come obiettivo l'ottimizzazione dei risultati attraverso il miglioramento continuo dei processi e della qualità del prodotto, il controllo e la progressiva riduzione dei costi di produzione, la flessibilità di risposta alle esigenze del mercato, il coinvolgimento e la motivazione di tutti gli addetti.



RISPARMIO CERTIFICATO

Con lo Stralis Hi-Way Euro VI dotato di tecnologia Hi-eSCR di FPT Industrial i consumi di gasolio si riducono del 2,33 per cento rispetto ai veicoli Euro V. Lo conferma l'ente di certificazione tedesco

di Sara Buosi



Dopo i positivi giudizi della stampa specializzata internazionale, che lo ha eletto Truck of the Year 2013, e quelli altrettanto lusinghieri delle aziende di trasporto che lo hanno acquistato, per lo Stralis Hi-Way Euro VI è arrivata un'ulteriore conferma: l'attestato del TÜV, l'ente di certificazione tedesco. Grazie all'innovativo sistema di riduzione catalitica Hi-eSCR brevettato da FPT Industrial e alle ottimizzazioni dell'aerodinamica introdotte con la nuova cabina, l'Hi-Way Euro VI fa registrare un minor consumo di carburante del 2,33 per cento, rispetto alla precedente versione Euro V. Si tratta di un risultato importante, che certifica un effettivo risparmio per le aziende di trasporto e conferma l'Iveco Stralis come prodotto ad alto valore aggiunto nella movimentazione delle merci su strada. Grazie all'elevata efficienza dei motori della gamma Cursor e del sistema di riduzione catalitico SCR (Hi-eSCR) sviluppato, brevettato e prodotto da FPT Industrial, tutta la nuova gamma Stralis rispetta i limiti di emissione imposti dalla normativa Euro VI senza il ricorso al parziale ricircolo dei gas di scarico in camera di combustione (EGR). La tecnologia Hi-eSCR offre numerosi vantaggi sul piano pratico, che vanno dalla tara contenuta, al minor consumo di carburante e alla maggiore durata del propulsore. I test effettuati dal TÜV hanno messo a confronto un trattore Stralis Hi-Way dotato di motore Cursor 11 Euro VI da 460 Cv e un veicolo analogo della generazione precedente equipaggiato con il Cursor 10 Euro V da 460 Cv, entrambi in versione EcoStralis. "Quello raggiunto oggi - ha commentato Lorenzo Sistino, Iveco Brand President - è un ulteriore importante traguardo, a conferma del costante lavoro di Iveco per la riduzione dei consumi di carburante che aveva già portato il modello EcoStralis Euro V ad ottenere la certificazione TÜV con una riduzione dei consumi del 7,32 per cento rispetto al modello standard".

AERODINAMICA RAFFINATA E TECNICA MOTORISTICA

La riduzione dei consumi del 2,33 per cento certificata dal TÜV per l'Hi-Way Euro VI è dovuta a un insieme di fattori: il miglioramento dell'aerodinamica della cabina, l'utilizzo del dispositivo di post-trattamento Hi-eSCR senza ricircolo dei gas di scarico e l'adozione delle misure di riduzione dei consumi implementate con successo sull'EcoStralis Euro V, lanciato sul mercato nel 2010. Il nuovo design dell'abitacolo, grazie ai convogliatori di flusso laterali e all'inclinazione ottimale dei montanti anteriori (A-pillar), permette di abbattere del 3 per cento il coefficiente di penetrazione aerodinamica rispetto al precedente modello. Un risultato di



grande importanza, che si evidenzia maggiormente, alle elevate velocità raggiunte sui percorsi autostradali, dove la resistenza all'avanzamento incide per il 40 per cento sui consumi totali di gasolio di un autoarticolato. Il Cursor 11 Euro VI dello Stralis Hi-Way testato dal TÜV è privo del sistema di ricircolo dei gas in camera di combustione (EGR), che di solito viene utilizzato per limitare la formazione degli ossidi d'azoto (NOx). Il processo di combustione del nuovo motore è ottimizzato in funzione del rendimento energetico. Il che ha effetti positivi sui consumi e riduce la formazione di particolato, ma aumenta i livelli di ossidi d'azoto.



Questi ultimi vengono abbattuti dal catalizzatore selettivo SCR posto a valle del propulsore. La soluzione Hi-eSCR di FPT Industrial si basa su un software brevettato per il dosaggio predittivo della quantità di AdBlue da immettere nei gas di scarico e su un condotto a elevata turbolenza che promuove la miscelazione completa dei prodotti della combustione e dell'urea. In questo modo, il dispositivo SCR raggiunge un'efficienza di conversione degli ossidi d'azoto superiore al 95 per cento in tutte le condizioni operative. Il sistema di post-trattamento dei gas del Cursor 11 Euro VI è costituito da un catalizzatore ossidante (DOC) e da un filtro antiparticolato (DPF) a rigenerazione passiva che non richiede, perciò, l'immissione di gasolio per promuovere la combustione del particolato. A valle del DPF si trovano il dosatore dell'urea, il condotto di miscelazione a elevata turbolenza e il catalizzatore SCR. Un ultimo catalizzatore elimina gli eventuali residui d'ammoniaca. Lo Stralis Hi-Way Euro VI, infine, incorpora le soluzioni per il risparmio di carburante sviluppate per l'Ecostralis Euro V. In particolare, la funzione Ecoswitch, che limita la velocità massima, ottimizzando le prestazioni della driveline in funzione del carico del veicolo. A ciò si aggiunge la modalità Ecofleet, che inibisce, in parte, l'utilizzo in manuale del cambio automatizzato Eurotronic, evitando comportamenti di guida non economici. Infine il TPMS, il dispositivo di misurazione della pressione di gonfiaggio degli pneumatici, che evita usure anomale e sprechi di carburante legati all'eccessiva resistenza di rotolamento.

Nella pagina a fianco, lo Stralis Hi-Way con motore Cursor 11 Euro VI da 460 Cv, che ha ottenuto la certificazione da parte del TÜV



prodotto < POLO D'ECCELLENZA DI IVECO MAGIRUS PER IL FIREFIGHTING



Riunite nello stabilimento tedesco di Ulm le attività del settore antincendio per la realizzazione, il collaudo e l'assistenza dei veicoli destinati ai Vigili del fuoco. Ampliate anche le strutture dedicate alla ricerca, al training e al customer care

di Giorgio Garrone

I CAMION PER GLI EROEI DEL FUOCO



prodotto POLO D'ECCELLENZA DI IVECO MAGIRUS PER IL FIREFIGHTING



VINCE IL TEAM DEI POMPIERI ITALIANI

Il premio internazionale Conrad Dietrich Magirus, istituito nel 2012 da Iveco Magirus con l'intento di rafforzare la consapevolezza del ruolo svolto dai vigili del fuoco al servizio della comunità, è stato vinto quest'anno da un team italiano.

Ad aggiudicarselo, battendo l'agguerrita concorrenza di austriaci, russi, rumeni, svizzeri e turchi, è stata la squadra 1/a del comando provinciale di Palermo, che ha messo in salvo gli abitanti di una palazzina danneggiata del centro storico del capoluogo siciliano pochi istanti prima del crollo. Il secondo posto è andato ai pompieri di Botosani (Romania), mentre al terzo si sono classificati i Vigili del fuoco di Mooskirchen (Austria).

Il premio è stato consegnato a Ulm, nel corso di una serata di gala al Centro congressi cui hanno partecipato oltre 400 invitati, al comandante provinciale Gaetano Vallefucio e al team, costituito da Francesco Gambino, Giovanni Martelli, Gaspare Muratore, Salvatore La Sala e Salvatore Adriano.

"Quella sera di dicembre del 2012 – ha spiegato il caposquadra Salvatore La Sala – sembrava tutto tranquillo. E' arrivata una chiamata con una richiesta di verifica di stabilità – un evento quasi di routine - per una palazzina di quattro piani nel centro storico di Palermo. Ci siamo però subito accorti, dalle crepe che si propagavano ai muri maestri, che la situazione era molto più grave del previsto. E' stata così decisa l'evacuazione immediata degli abitanti, iniziata otto minuti prima del crollo. Poi, in pochi istanti, la palazzina è collassata, sollevando un'immensa nube di polvere".

La squadra dei Vigili del fuoco di Palermo si è imposta nella finale di Ulm su altri 10 team internazionali, selezionati in tutto il mondo da una giuria specializzata. La votazione finale del concorso è avvenuta on line, attraverso il sito www.world-of-fighters.com.

Come è accaduto lo scorso anno, i vincitori del premio avranno la possibilità di visitare il Fire Department di New York e di scambiare esperienze e opinioni con i colleghi d'Oltreoceano. Il concorso fra i migliori team dei vigili del fuoco è dedicato a Conrad Dietrich Magirus, fondatore della Magirus nel 1864 e pioniere nella progettazione dei mezzi antincendio.



Oltre trenta milioni di euro d'investimento e poco più di un anno di lavori di ristrutturazione hanno cambiato radicalmente il volto dello stabilimento Iveco Magirus di Ulm. Dopo lo spostamento a Madrid della catena di montaggio dello Stralis, la storica fabbrica tedesca è diventata un centro d'eccellenza del comparto antincendio, dove sono concentrate le attività di progettazione, produzione e collaudo dei veicoli e delle sovrastrutture, nonché quelle di training degli equipaggi dei Vigili del fuoco e di customer care. Oltre al polo specialistico di Ulm, Iveco Magirus può contare sulla fabbrica di Brescia, dove si producono autopompe e veicoli antincendio aeroportuali, e sui centri di competenza di Kainbach (Austria) e di Chambéry (Francia). Quest'ultimo, che sarà completato entro l'estate del prossimo anno, potenzia la struttura produttiva Iveco Magirus Camiva che opera in Francia dal 1970 per il mercato interno e per l'export. Al polo di Ulm, che costituisce un elemento chiave per il mantenimento e il rafforzamento della leadership di

Iveco Magirus nel settore dei mezzi antincendio, lavorano circa 1.000 addetti. La capacità produttiva installata si aggira sulle 250 autoscale e 1.500 autopompe l'anno. Dopo lo smantellamento delle linee di montaggio dei pesanti stradali sono state create quattro linee d'assemblaggio (che si estendono su una superficie di oltre 12 mila metri quadri) per i veicoli firefighting, adatte sia per la produzione di serie su larga scala che per la realizzazione di allestimenti personalizzati o di singoli mezzi. Per i veicoli particolarmente complessi sono previste 15 piazzole supplementari, dove vengono effettuate le operazioni di montaggio a squadre. Sono, inoltre, disponibili 4.000 metri quadri di aree accessorie, dedicate al pre-montaggio dell'ossatura della carrozzeria, delle pompe antincendio, delle serrande avvolgibili e di altri componenti dell'allestimento. I reparti destinati allo stoccaggio dei profilati in alluminio, delle parti di carrozzeria, degli elementi per le pompe e degli altri materiali di produzione coprono una superficie pari a 4.000 metri quadri. Il reparto di verniciatura (completamente rinnovato) e di applicazione film, così come la linea di finitura delle carrozzerie,

La capacità produttiva installata è di circa 250 autoscale e 1.500 autopompe

consentono di soddisfare le esigenze dei singoli utilizzatori in termini di varianti di colore, design e personalizzazioni. Sono stati ammodernati anche la falegnameria del reparto imballaggi e spedizioni delle forniture in kit di montaggio (CKD). L'impianto di fabbricazione delle autoscale, fiore all'occhiello dello stabilimento di Ulm, rimane attivo. L'area occupata da questi impianti produttivi è di 34.700 metri quadri. A ciò si aggiunge un'ampia area di stoccaggio, con un magazzino automatico della capacità di 8.000 pallet.

CONTROLLI DI QUALITÀ PER VEICOLI E ATTREZZATURE

Il centro di controllo di qualità, che si estende su una superficie di oltre 10.000 metri quadri, è dotato di banchi prova hi-tech e di piazzole dedicate alle procedure di collaudo e certificazione. Grazie a speciali impianti viene effettuata la calibrazione delle pompe e la programmazione del software di controllo. I banchi prova pompe sono dotati di serbatoi in pressione e sottovuoto, capaci di generare una portata di 8.000 litri al minuto. Per le autopompe di grandi dimensioni è disponibile un banco prova con un flusso massimo di 15.000 litri al minuto. Viene, inoltre, testata l'inclinazione del veicolo e la capacità di trazione del verricello. Un ultimo

In alto, una delle linee di montaggio della fabbrica di Ulm. Al centro, l'ultima novità di prodotto di Iveco Magirus, il Super Impact.

Nella pagina a fianco, il team dei Vigili del fuoco di Palermo



controllo di qualità su un banco a rulli e il lavaggio finale del camion concludono le procedure di pre-consegna. Il passo successivo è costituito dal collaudo da parte degli utilizzatori o dalle verifiche per l'omologazione delle attrezzature eseguite dagli enti di certificazione.

CONSEGNE PERSONALIZZATE E TRAINING PER GLI OPERATORI

Il polo d'eccellenza di Ulm si distingue anche per le strutture dedicate alla consegna personalizzata dei veicoli e all'addestramento delle squadre di Vigili del fuoco. In quest'ambito, la disponibilità di banchi prova pompe, con le funzionalità per il vuoto e la messa in pressione, permette un training in condizioni reali d'utilizzo. Per l'addestramento con i miscelatori e l'uso realistico di schiuma e tensioattivi è previsto un impianto di esercitazione con vasca di raccolta. Una pista di cento metri di lunghezza è destinata poi alle esercitazioni con monitor ad acqua e schiumogeno. Per le prove degli autotelai e dei veicoli allestiti è disponibile una pista ad alta velocità all'interno dello stabilimento. Il tracciato è costituito da un ovale di 2.200 metri di lunghezza con curve sopraelevate e sezioni specifiche per i test del circuito frenante e per la misurazione

dei livelli di rumorosità. Mediante un impianto di pioggia artificiale è possibile riprodurre differenti condizioni di aderenza e sperimentare le frenate con fondo bagnato o asciutto, su diverse tipologie di pavimentazioni stradali. Tutto ciò consente ai Vigili del fuoco di effettuare un addestramento avanzato, già durante la fase di consegna dei veicoli. A Ulm è stato realizzato un centro di assistenza clienti totalmente nuovo, che ha preso il posto del reparto dove in passato venivano costruite le cabine dei pesanti stradali. Questa struttura permette di mostrare agli operatori specializzati le caratteristiche salienti delle motopompe portatili, delle pompe antincendio, dei sistemi per il mescolamento degli agenti schiumogeni, oltre ai dettagli delle carrozzerie AluFire. Con la realizzazione del centro d'eccellenza di Ulm per la produzione e la consegna di mezzi antincendio nasce un importante polo di riferimento per il corpo dei Vigili del fuoco e della Protezione civile di tutto il mondo. Il centro offre una gamma completa di prodotti e servizi: dalla scelta dell'attrezzatura più idonea alla fabbricazione vera e propria, fino al controllo di qualità e all'addestramento degli equipaggi e alle prove funzionali del mezzo ordinato. E tutto ciò riguarda l'intera offerta di Iveco Magirus nel settore dell'antincendio.

UNA GAMMA COMPLETA IN TUTTI I SEGMENTI

La gamma di prodotto di Iveco Magirus spazia in tutti i segmenti del firefighting: dalle autoscale da 20 a 60 metri di altezza operativa, ai veicoli combinati, dalle autopompe ai mezzi polisoccorso, fino alle unità antincendio aeroportuali, come il Dragon e l'Impact, e alle command car. Queste ultime, realizzate su telaio Jeep Cherokee o Wrangler, servono come auto di servizio off-road (munite di kit di primo intervento) o come posto di comando avanzato (con sofisticati sistemi di comunicazione) per coordinare l'azione di più squadre di Vigili del fuoco. Da sempre, cioè dall'anno della fon-

dazione della società nel 1864, le autoscale sono uno dei prodotti di punta di Iveco Magirus. Quelle standard di tipo automatico a movimenti combinati, dotate di un impianto idraulico con tecnologia load sensing, possono raggiungere un'altezza massima d'intervento di 60 metri (M 60 L). La M 60 L è realizzata su telaio Iveco 260 E 34 H 6x4, con massa totale a terra di 26 tonnellate. Le autoscale articolate, lanciate sul mercato da Iveco Magirus nel 1994, hanno il vantaggio di poter lavorare anche in spazi molto ristretti grazie all'ultimo tronco della volata, che è snodato rispetto al rimanente corpo scala. E proprio per le autoscale snodate, Iveco Magirus ha recentemente messo a punto il sistema MDE - Magirus Direct Entry. Consente, agendo su un pulsante di attivazione collocato all'esterno della cabina di guida, di posizionare automaticamente a terra il cestello di salvataggio, di fronte all'abitacolo del veicolo.

Questa funzione accorcia notevolmente i tempi di intervento dei Vigili del fuoco in caso d'emergenza. Infine, i veicoli antincendio aeroportuali. L'ultima novità di prodotto in questo settore è rappresentata dal Super Impact. Si tratta di un veicolo 6x6 su base



Trakker di 32,5 tonnellate di massa totale, dotato di un motore FPT Industrial da 560 Cv. Capace di una velocità di punta di 115 km/ora, il Super Impact può accelerare da 0 a 80 km/ora in meno di 35 secondi. A bordo ha un serbatoio d'acqua da 11 mila litri, uno di schiumogeno da 1.350 litri ed uno di polvere estinguente da 250 chili. Il monitor collocato sopra-cabina ha una portata massima di 6.800 litri/minuto, con una pressione di lavoro di 10 bar. L'idrante posizionato sul paraurti frontale ha, invece, una portata massima di 1.200 litri/minuto. Il top di gamma nell'ambito dei veicoli antincendio aeroportuali è il Super Dragon X8, un 8x8 di 52 tonnellate di peso totale a terra equipaggiato con un powerpack costituito da due motori collocati nella sezione posteriore per complessivi 1.120 Cv. Il powerpack consente al Super Dragon di muoversi (la velocità massima supera i 135 km l'ora) e di utilizzare contemporaneamente il monitor

sopracabina (funzione pump & roll). Sul veicolo sono installati un serbatoio d'acqua da 14 mila litri, uno di schiumogeno da 1.700 litri ed uno di polvere estinguente da 250 chili. La portata massima della pompa Iveco Magirus di bordo è di 10 mila litri al minuto.

**A Ulm
ci sono anche
strutture dedicate
al training
e al customer
care**

Nella pagina a fianco, la vista dal cestello di salvataggio posto all'estremità di un'autoscala. Sopra, un'autoscala in azione, con gli stabilizzatori estesi



OBIETTIVO CENTRATO

Bilancio più che positivo della collaborazione fra Iveco e New Holland Agriculture e la Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) nella campagna Action for Road Safety per la sicurezza stradale. La partnership continuerà nel 2014
di Giorgio Garrone

È tempo di bilanci per la partnership avviata un anno fa fra Iveco, New Holland Agriculture e la FIA, la Federazione Internazionale dell'Automobile, a sostegno della campagna di sicurezza stradale Action for Road Safety, promossa dalla stessa FIA nel 2011. L'iniziativa della Federazione appoggia il progetto delle Nazioni Unite 'Decade of Action for Road Safety 2011-2020', che ha come obiettivo principale la sensibilizzazione dei conducenti dei veicoli di tutto il mondo per ridurre drasticamente il numero degli incidenti stradali. Per fare il punto sui risultati scaturiti dalla cooperazione dei brand di CNH Industrial con la FIA e sulle prospettive future della partnership, *Camion&Servizi* ha intervistato Mauro Veglia, VP EMEA Commercial Services and Customer Care di CNH Industrial.

C&S: Quali sono state le motivazioni di fondo del coinvolgimento di Iveco e New Holland Agriculture nell'iniziativa Action for Road Safety?

Veglia: CNH Industrial è un gruppo sostenibile e socialmente responsabile, come evidenziato dal nostro Bilancio di Sostenibilità redatto in conformità alle linee guida internazionali del Global Reporting Initiative, che tra i punti di attenzione riporta la salute e la sicurezza degli "utilizzatori" della strada. A fronte di quanto evidenziato, Iveco e New Holland Agriculture, cui si è aggiunta Parts&Service, hanno deciso di aderire alla campagna perché costruiscono mezzi di trasporto e macchinari per l'agricoltura con un elevato contenuto tecnologico orientato alla sicurezza. Vanno in questa direzione le numerose dotazioni di bordo del nuovo Stralis, incluso il sistema telematico Iveconnect che permette di tenere sotto controllo le modalità di utilizzo del veicolo e lo stile di guida del conducente. Nel settore agricolo, i trattori di New Holland sono stati i primi a proporre il sistema



Nella pagina a fianco, Mauro Veglia, Vice President EMEA Commercial Services and Customer Care di CNH Industrial. Sopra e in basso, il logo dell'iniziativa Action for Road Safety

di antibloccaggio delle ruote ABS, oltre a vari dispositivi di sicurezza per i rimorchi. Un messaggio forte arriva, poi, da Parts&Service: ricambi controllati e una corretta manutenzione sono cruciali per il buon funzionamento dei veicoli e dei macchinari e, quindi, per l'incolumità di chi li utilizza.

C&S: Perché è stata scelta proprio la Federazione Internazionale dell'Automobile e in che cosa si è concretizzata la cooperazione con la FIA?

Veglia: La FIA Foundation ha aderito al piano delle Nazioni Unite 'Decade Action for Road Safety' per la sicurezza stradale, che si propone di salvare 5 milioni di vite umane entro il 2020. In quest'ottica, la partnership fra la FIA, Iveco e New Holland Agriculture è basata sulla condivisione di alcuni valori. In primo luogo, mezzi sicuri e comportamento responsabile di chi è alla guida. Collaboriamo con la FIA anche per comunicare questi concetti attraverso i loro canali del motorsport, in particolare quelli del World Touring Car Championship (WTCC). Sono eventi che toccano quattro continenti, che coinvolgono 178 paesi, più di 600mila spettatori live e 500 milioni di utenti televisivi, per un totale di quasi 1.100 ore di trasmissione. Insomma, una vera e propria piattaforma di comunicazione a 360 gradi, utilizzata da tutti i brand coinvolti. La partnership con la FIA ci ha permesso di organizzare eventi speciali per i clienti in Nord America, in Sud America, nei paesi dell'Apac (Asia-Pacifico) e in quelli dell'Emea (Europa, Medio Oriente e Africa), cioè in tutte le aree dove è presente CNH Industrial. C'è stata anche la possibilità di far sfilare sui circuiti un trattore o un mezzo industriale prima della partenza della gara. Fra gli altri eventi legati al tema della sicurezza, si possono ricordare l'iMobility Challenge in Olanda, il Forum della Sostenibilità 2013 di Milano, il Road Show del Daily4x4Africa, che ha toccato Sud Africa, Swaziland, Mozambico, Zimbabwe, Botswana e Namibia lungo un percorso

di 11 mila chilometri. E, ancora, l'iniziativa 'Sleep, stop and take your time', organizzata davanti al tunnel del Monte Bianco e, poi, il TruckEmotion di Monza, durante il quale sono state spiegate le dotazioni di sicurezza dei nostri camion.

C&S: Dunque un bilancio positivo..

Veglia: Lo dimostrano le cifre. Attraverso questa partnership siamo riusciti a pubblicizzare i brand coinvolti – Iveco, New Holland Agriculture e Parts&Service - sui siti ufficiali della FIA. Per non parlare della risonanza che gli eventi hanno avuto sul web e degli oltre 800 mila contatti su Facebook con i clienti.

C&S: L'iniziativa verrà riproposta il prossimo anno?

Veglia: Certamente. Abbiamo messaggi precisi da trasmettere – sostenibilità, tecnologia e comportamento sicuro - attraverso una campagna di comunicazione innovativa e forte, che si rivolge anche all'interno di CNH Industrial.





GENERAZIONE EURO VI

Al Busworld di Kortrijk debutta la nuova gamma di veicoli di Iveco Bus con motorizzazioni Euro VI, basate sulla tecnologia Hi-eSCR di FPT Industrial. Calano i consumi e i costi d'esercizio dei veicoli
di Emanuela De Vita

Non avrebbe potuto esserci una cornice più adatta del Busworld di Kortrijk (Belgio) – la principale manifestazione europea dedicata al trasporto collettivo – per un debutto importante: quello della nuova gamma di veicoli di Iveco Bus dotata di motorizzazioni Euro VI, basate sulla tecnologia Hi-eSCR di FPT Industrial. Le novità di prodotto presentate al Salone hanno riguardato tutte le tipologie di veicoli: dagli urbani della serie Urbanway ai Crossway per impieghi urbani e interurbani, fino ai turistici della classe Magelys. Nello sviluppo della nuova gamma, i progettisti di Iveco Bus hanno perseguito due obiettivi principali: la riduzione dei consumi di gasolio e l'abbattimento dei costi d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership). Come ha affermato Lorenzo Sistino, Brand President di Iveco: "Abbiamo colto l'opportunità che ci è stata offerta dall'introduzione della normativa Euro VI per rivedere completamente l'offerta di prodotto, rendendo i nostri autobus ancora più sostenibili in termini di emissioni e di efficienza dei consumi. Lo abbiamo fatto adottando soluzioni innovative, come l'esclu-

siva tecnologia Hi-eSCR, che forniscono un contributo significativo alla riduzione del TCO. L'obiettivo è stato raggiunto accrescendo anche il valore intrinseco dei veicoli, sotto il profilo dei contenuti stilistici e del comfort per i passeggeri".

CON LE NUOVE DRIVELINE GIÙ I CONSUMI DEL 5-10 PER CENTO

Sulla nuova gamma di autobus, i motori Tector e Cursor Euro V EEV, apprezzati dal mercato per affidabilità, prestazioni e ridotti consumi, lasciano il posto alle unità Euro VI Tector 7 e Cursor 9, caratterizzate da un incremento di cilindrata e da un aumento dei livelli di potenza e coppia. Il Tector 7 passa, infatti, da 5,9 a 6,7 litri, mentre il Cursor 9 cresce da 7,8 a 8,7 litri. A differenza del Cursor 8, il Cursor 9 Euro VI è equipaggiato con un sistema d'iniezione common rail di ultima generazione, con il condotto d'accumulo (rail) collocato sotto il coperchio delle valvole. Questa soluzione permette una significativa riduzione dei livelli di rumorosità prodotti dal motore. Per soddisfare la nuova normativa antinquinamento Euro VI, il sistema adottato sul Tector 7 e sul Cursor



A fianco, un Urbanway, equipaggiato con il motore longitudinale Tector 7. Sotto, gli interni.



SULL'URBANWAY IL 10 PER CENTO DI PASSEGGERI IN PIÙ

L'Urbanway, disponibile in tre versioni da 10,5, 12 e 18 metri di lunghezza, ha debuttato lo scorso maggio al Salone UITP di Ginevra nella versione con motorizzazione Cursor 9 trasversale. Il modello presentato al Busworld adotta, invece, il Tector 7 in posizione longitudinale. Grazie a una riduzione della tara di oltre 800 chilogrammi rispetto al suo predecessore - il Citelis da 12 metri con Cursor 8, da 290 Cv - l'Urbanway con il Tector 7 da 286 Cv offre il 10 % in più di capienza di trasporto, il che si traduce in una maggiore redditività per l'operatore. Oltre alle motorizzazioni diesel da 286 Cv, 310 Cv, 360 Cv e 400 Cv, Iveco Bus propone sull'Urbanway driveline alternative: dal Cursor 8 CNG alimentato a gas naturale compresso, certificato Euro VI, all'ibrido con propulsore termico e motore elettrico collegati in serie. In quest'ultimo caso, la coppia di trazione alle ruote è fornita direttamente dall'unità elettrica. Gli elementi strutturali in acciaio dell'autobus sono sottoposti a un trattamento cataforetico integrale per proteggerli dagli agenti corrosivi, come avviene per tutta la gamma dei veicoli di Iveco Bus. Il design dell'Urbanway coniuga un elevato contenuto tecnologico con la necessità di semplificare e di allungare gli intervalli delle operazioni di manutenzione. Vanno in questa direzione l'adozione delle luci a Led che abbattano i consumi d'elettricità e riducono la frequenza e il costo degli interventi di sostituzione. Lo stesso concetto è stato applicato ai sedili per i passeggeri - leggeri e modulari - ai pannelli della scocca e ai paraurti anteriore e posteriore in tre sezioni, rapidamente sostituibili in caso di danneggiamento. Anche l'accessibilità al vano motore è stata semplificata, grazie all'adozione di sportelli ad apertura rapida. L'Urbanway è allestito con dettagli ricercati, pensati per migliorare il comfort dei passeggeri. Ne è un esempio, l'illuminazione interna con luci a Led, personalizzabile in molteplici opzioni. Rinnovato è anche il sistema di distribuzione dell'aria, integrato nel padiglione, caratterizzato da condotte di ventilazione dedicate per il riscaldamento e la climatizzazione.

FINO A TREDICI METRI DI LUNGHEZZA PER IL CROSSWAY

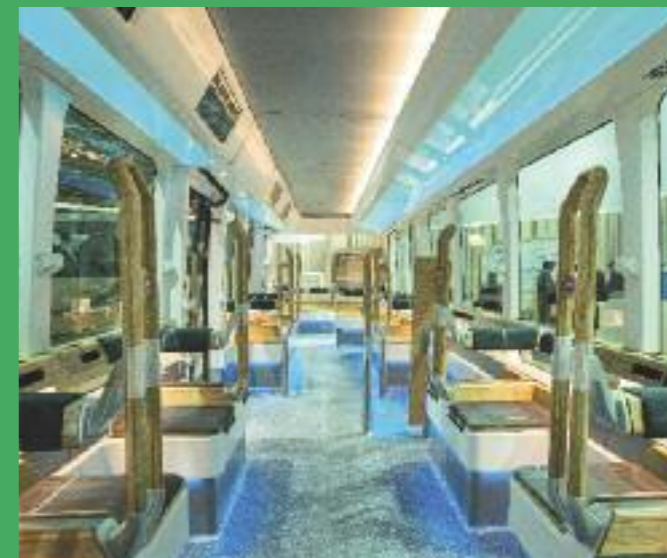
Leader nella sua categoria nei paesi della Ue, come dimostrano le scelte d'acquisto dei più importanti operatori del trasporto, il Crossway Euro VI adotta nuove lunghezze otti-

ECCO IL CONCEPT BUS DEL FUTURO

Al Busworld di Kortrijk Iveco Bus ha guardato anche al futuro del trasporto passeggeri, presentando un concept bus sviluppato nell'ambito del progetto ELLISUP. Si tratta di un programma dell'ADEME - Agenzia francese per l'Ambiente e la gestione dell'Energia - guidato da Iveco Bus in collaborazione con una serie di partner. Fra questi figurano Michelin, RATP (Regie Autonome des Transports Parisiens), EDF (Electricité de France) e molti altri.

Obiettivo del progetto è lo sviluppo di un concept, in grado di utilizzare la sola trazione elettrica lungo tutta la linea di percorrenza e di ricaricarsi in pochi minuti al capolinea. Il costo di gestione di questa tipologia di veicolo si colloca fra quello di una flotta convenzionale con autobus Diesel e quello di un parco di filobus.

Il concept bus è equipaggiato con motori elettrici sviluppati da Michelin, disposti su 4 delle 8 ruote a diametro ridotto. L'innovativo veicolo utilizza una combinazione innovativa di batterie e di supercapacitori, ovvero di dispositivi per l'immagazzinamento di energia caratterizzati da elevata densità di potenza e grande durata. Le dimensioni contenute delle ruote consentono di ottenere un'architettura completamente diversa da quella di un autobus tradizionale, con uno spazio interno più ampio e fruibile, anche in funzione del flusso di passeggeri in entrata e uscita.



A fianco, un Crossway Low Entry a pianale ribassato. Sopra, il concept sviluppato nell'ambito del progetto ELLISUP



mizzate. Grazie all'elevata versatilità, la gamma Crossway è adatta a differenti missioni di trasporto: dall'interurbano a quello urbano e scolastico. Il Crossway è proposto in tre lunghezze (da 10,8, 12 e 13 metri) e cinque versioni. La LE (Low Entry) è omologata per gli impieghi urbani e interurbani, mentre la Pop è dedicata esclusivamente al trasporto scolastico. In questo settore d'impiego, il modello da 13 metri raggiunge una capacità di 63 posti a sedere. L'offerta di prodotto prevede, inoltre, le versioni Line per le tratte interurbane a breve e medio raggio e la Pro per missioni interurbane che richiedono accessibilità e comfort. Il passaggio alle motorizzazioni Euro VI ha permesso di migliorare considerevolmente i livelli acustici interni del Crossway, abbattendo la rumorosità di oltre il 50%. Migliorata, infine, l'ergonomia del posto guida grazie a un incremento dello spazio utile per il conducente, al nuovo cruscotto e all'adozione di un sedile con un'ampia escursione angolare (65°).



COMFORT E PRESTAZIONI PER IL MAGELYS

Il Magelys Euro VI ribadisce il proprio Dna di autobus rivolto al settore turistico, grazie al design elegante e dinamico, al comfort di bordo e all'ampia visibilità garantita dalle vetrature laterali e dalle finestrature ricavate sul padiglione. Come l'Urbanway e il Crossway, anche il Magelys beneficia dell'integrazione di una serie di luci diurne (Drl) a Led nei gruppi ottici anteriori e di un nuovo modulo d'illuminazione posteriore con Led integrati. Grande attenzione è stata, inoltre, dedicata all'ottimizzazione dei costi d'esercizio (TCO), grazie alla standardizzazione dei componenti.



Equipaggiato con un Cursor 9 Euro VI, il Magelys ha una nuova catena cinematica in grado di soddisfare, anche con un'ampia scelta di rapporti al ponte, le specifiche esigenze degli operatori. Il Magelys associa caratteristiche di accessibilità e dotazioni di elevato comfort, rappresenta la soluzione ideale per il segmento del granturismo sulle tratte nazionali o internazionali. Ampia la dotazione dei sistemi di sicurezza. Oltre all'impianto di frenatura a controllo elettronico (EBS), ci sono l'ESP, che corregge la dinamica di marcia in caso di sbandata, il sistema di regolazione adattativo della velocità di crociera (ACC) e quello di avviso di superamento delle linee di demarcazione della corsia di marcia (LDWS).

Magelys: in alto uno dei possibili allestimenti interni, a fianco il posto guida



CAMBIA IL TRASPORTO IN CITTÀ

Presentati all'Industrial Village di Torino i risultati di un progetto di ricerca, cofinanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico e coordinato da Iveco, finalizzato alla ricerca di soluzioni innovative per ridurre i consumi e le emissioni dei camion

di Simona Richino

Due prototipi di camion eco-compatibili per le missioni di trasporto in ambito urbano: questo, in sintesi, il cuore del progetto di ricerca Vector 2015, cofinanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico nell'ambito del bando Industria 2015, i cui risultati sono stati recentemente presentati al Fiat Industrial Village di Torino. L'iniziativa, partita nel 2009, è stata coordinata da Iveco, che ha guidato un gruppo di venti partner costituito da un pool d'impresie italiane, fra cui figurano il Centro Ricerche Fiat e Magneti Marelli, nonché gli Atenei di Catania e di Parma. Eco-sostenibilità, sicurezza ed economicità sono le caratteristiche principali dei due prototipi realizzati su base Eurocargo e Stralis. Entrambi i dimostratori utilizzano sistemi di trazione alternativi e soluzioni tecnologiche mirate alla riduzione dei consumi e all'abbattimento delle emissioni inquinanti, incluse quelle di CO₂ responsabili del progressivo riscaldamento del pianeta, il cosiddetto effetto serra. I due prototipi scaturiti dal progetto Vector 2015 adottano uno schema di trazione ibrida. L'Eurocargo è equipaggiato con un sistema Diesel-elettrico in parallelo, mentre lo Stralis si affida a un'architettura Diesel-idraulica disposta in serie. Queste tecnologie di trazione hanno permesso una riduzione significativa dei consumi di carburante e delle emissio-

ni di CO₂ sfruttando, in particolare, il recupero energetico in fase di frenata. Il tema delle trazioni alternative è uno degli assi portanti della strategia d'innovazione di Iveco per la sostenibilità del trasporto.

TRE CLUSTER PRINCIPALI D'INTERVENTO

Gli elementi che caratterizzano i due dimostratori Vector 2015 – un autocarro con allestimento frigorifero e un compattatore per rifiuti solidi urbani – sono il ridotto impatto ambientale e la riduzione dei costi d'esercizio. Nello sviluppo dei prototipi, i progettisti hanno individuato tre aree principali d'intervento (cluster): economicità ed eco-compatibilità, ergonomia e flessibilità e, infine, sicurezza e interconnettività. In abbinamento con la trazione ibrida, pensata per il contenimento dei consumi e delle emissioni, sono stati sviluppati organi ausiliari più efficienti e nuove logiche di gestione energetica dell'impianto di refrigerazione, basato sull'utilizzo di anidride carbonica anziché sui refrigeranti non alogenati tradizionali. E' stato, inoltre, sperimentato l'impiego di pannelli solari fotovoltaici installati sul tetto dell'allestimento per migliorare il bilancio energetico del veicolo. Molteplici gli interventi nel campo dell'ergonomia. Spaziano da una nuova interfaccia alle innovative modalità di gestione del freno di stazionamento ad azionamento elettrico, dal volante con mozzo centrale fisso fino al sistema di filtraggio dell'aria mediante filtri elettrostatici e ai materiali termoplastici per la realizzazione della cella frigo. Per migliorare la sicurezza su strada, i veicoli dimostratori sono stati equipaggiati con il dispositivo Emergency Braking, adattato alle condizioni operative in ambito urbano, per mitigare gli effetti delle collisioni frontali con altri mezzi. Per migliorare l'interconnessione, i prototipi adottano un quadro strumenti TFT interamente riconfigurabile, che mette a disposizione del conducente una nuova interfaccia, adatta anche a promuovere uno stile di guida economico per ridurre consumi ed emissioni inquinanti.

DUE ARCHITETTURE IBRIDE

I due dimostratori sviluppati nell'ambito del progetto Vector 2015 sono equipaggiati con sistemi di trazione ibridi. La soluzione diesel-elettrica con architettura in parallelo dell'Eurocargo presenta notevoli vantaggi nell'abbattimento dei consumi di carburante e delle emissioni di anidride carbonica (i cali raggiungono il 25 per cento). Questi risultati sono ottenuti nelle tipiche missioni di



A fianco, i prototipi realizzati su base Stralis ed Eurocargo, nell'ambito del progetto Vector 2015

Marco Aimo Boot, Alternative Traction and Electrification Manager di Iveco, durante la presentazione dei risultati del progetto Vector 2015 all'Industrial Village



distribuzione urbana, caratterizzate da basse velocità commerciali e da frequenti stop & start. L'Eurocargo adotta un sistema di spegnimento e riavvio automatici del motore termico durante le soste prolungate ai semafori o nel traffico. Sfrutta, inoltre, la frenata rigenerativa con recupero energetico per ricaricare il pacco batterie di bordo. Infine il motogeneratore, interposto fra il disco frizione e il cambio automatizzato, consente il lancio del veicolo in solo elettrico nelle partenze da fermo. Lo schema ibrido Diesel-idraulico con architettura in serie dello Stralis è particolarmente adatto alle missioni di raccolta dei rifiuti nelle aree urbane. Si tratta d'impieghi con velocità medie ridotte e frequenti arresti e ripartenze. La soluzione Diesel-idraulica prevede una trazione idrostatica fino a circa 45-50 chilometri l'ora e un direct drive meccanico a velocità superiori. Il dispositivo idrostatico è costituito da una pompa primaria, collegata al motore termico, che carica degli accumulatori a loro

Diesel elettrico in parallelo e Diesel idraulico in serie

volta connessi a due pompe secondarie. Grazie a questa configurazione i consumi medi e le emissioni di CO₂ dello Stralis calano del 35 per cento (con punte del 45 per cento) rispetto a un camion tradizionale. Alla presentazione dei risultati del progetto Vector 2015 all'Industrial Village di Torino sono intervenuti, tra gli altri, l'assessore alla Ricerca e Innovazione della Regione Piemonte, Agostino Ghiglia, Ludovica Agrò, Direttore Generale Politica Industriale e Competitività del Ministero dello Sviluppo Economico, Vincenzo Vullo, Professore Ordinario di Costruzione di Macchine alla Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" e Technical Officer del progetto. Erano, inoltre, presenti Andrea Bianchi, Direttore Politiche Industriali di Confindustria, Beatrice Lozzi, referente tecnico di "Industria 2015" per i Bandi Efficienza Energetica e Mobilità Sostenibile di Invitalia e Giuseppe Gavioli, Responsabile Innovazione per il Gruppo Cnh Industrial

VOGLIA DI INTRAPRENDERE



Potenziata la rete Iveco con l'apertura delle filiali di Padova della Stefanelli e di Sassari di Acentro. Il focus è sui servizi di post-vendita per superare l'attuale congiuntura in attesa della ripresa economica

di Giorgio Garrone

I tempi di crisi sono anche tempi di grandi opportunità per gli imprenditori che sanno cavalcare l'onda del cambiamento, sfruttandone l'energia a proprio vantaggio per implementare un modello di business diverso rispetto al passato. È il concetto che ha spinto i responsabili di due concessionarie Iveco, Stefanelli e Acentro, a investire nella rete in un periodo certo non favorevole per le immatricolazioni dei camion in Italia. La Stefanelli lo ha fatto aprendo la sede di Padova, mentre Acentro ha inaugurato la filiale di Muros (Sassari). Elemento comune alle due nuove realtà è il focus sulle attività di post-vendita, che si affiancano al tradizionale compito di una concessionaria, la vendita del nuovo. Se l'immatricolato truck stenta a decollare – questo

è il ragionamento alla base delle due iniziative imprenditoriali – esiste sempre un parco circolante che invecchia e ha bisogno di manutenzione, assistenza e ricambi. Inoltre, le aziende di trasporto vogliono trovare in concessionaria le soluzioni 'giuste' per risparmiare sui costi di gestione dei veicoli (TCO). Fattore, questo, d'importanza cruciale per la redditività del business adesso e in futuro. Infine, la vicinanza ai clienti e la presenza capillare sul territorio possono trasformarsi in un'opportunità in più per la vendita del nuovo. In quest'ottica, Stefanelli ha inaugurato la filiale di Padova, che si affianca alle strutture pre-esistenti di Cazzago di Pianiga (Venezia), San Donà di Piave (Venezia), Rovigo, Udine e Trieste, mentre Acentro ha aggiunto la sede di Muros (Sassari) a quelle storiche di Cagliari e Nuoro.

STEFANELLI: A PADOVA PER PRESIDARE UN'AREA STRATEGICA

Con l'apertura della sede di Padova, situata nel cuore della zona industriale a breve

distanza dall'interporto, la Stefanelli, storica concessionaria con mandato per i marchi Iveco, Iveco Bus, Iveco Astra e Fiat Professional, va a presidiare un'area di grande importanza strategica. Lo testimonia la presenza nel capoluogo veneto di un tessuto imprenditoriale molto variegato, che comprende piccole, medie e grandi aziende. Alla cerimonia d'inaugurazione hanno partecipato il Sindaco di Padova, Ivo Rossi, il General Manager di Iveco Mercato Italia, Federico Gaiazzi, e altre autorità locali. Con l'apertura della nuova sede - che si aggiunge alle cinque già operative - il Gruppo Stefanelli garantisce una presenza commerciale e assistenziale in tutto il Triveneto. Nei 1700 metri quadri di superficie coperta e negli oltre 3000 metri quadri di area esterna, i clienti Iveco possono trovare una risposta a ogni loro esigenza: dalla showroom veicoli al centro assistenza, fino al magazzino ricambi. La nuova struttura è un'ulteriore conferma della capillarità della rete distributiva di Iveco in Italia che, con i suoi 116 punti ven-

Nella pagina a fianco, i titolari della concessionaria Stefanelli, Paolo Stefanelli (a sinistra) e Ildebrando Stefanelli (a destra), con il Sindaco di Padova Ivo Rossi. Sopra, il piazzale della nuova sede inaugurata





IL RAPPORTO CONCESSIONARIO-CLIENTE FA LA DIFFERENZA

Presenza capillare sul territorio e un rapporto consolidato di partnership con aziende di trasporto che gravitano nell'area di riferimento sono i due fattori chiave per il successo di una concessionaria nella vendita e nell'assistenza ai veicoli industriali. Ne è un esempio la recente fornitura da parte della Stefanelli di uno Stralis Hi-way EVV da 500 Cv alla Salmaso Autotrasporti, un'azienda di Sant'Apollinare (Rovigo) attiva in tutta Italia nella movimentazione di prodotti industriali - dai concimi ai materiali plastici, fino agli alimentari non deperibili - e di componenti per il trattamento delle acque reflue provenienti dai piazzali impermeabilizzati. L'Hi-Way, che fa parte di un lotto di quattro Stralis consegnati nel corso del 2013, si aggiunge al parco mezzi della Salmaso, composto da 12 trattori e da 8 cabinati dotati di gru retrocabina di elevate prestazioni per il posizionamento dei principali elementi degli impianti antinquinamento. La scelta dei pesanti stradali di Iveco, che hanno percorrenze medie annue di 100-110 mila chilometri, non è casuale. "Lo Stralis - spiega Gastone Salmaso, titolare della società - è un veicolo competitivo sotto il profilo dei costi di gestione. Inoltre, ha un ottimo rapporto qualità-prezzo e i ricambi, facilmente reperibili sul mercato, hanno un costo contenuto. Ma quel più conta, dal nostro punto di vista, è il rapporto di fiducia instaurato negli anni con la concessionaria di riferimento". La Salmaso è un'azienda a carattere familiare, le cui origini risalgono agli anni fra i due conflitti mondiali del secolo scorso. Il salto di qualità è avvenuto nel secondo dopoguerra quando, grazie all'acquisizione di alcuni camion dei parchi ARAR - Azienda Rilievo Alienazione Residuati - dismessi dagli alleati, ha iniziato a lavorare nel settore edile partecipando allo sforzo di ricostruzione delle infrastrutture nei comuni interessati dalla disastrosa alluvione del Polesine del novembre 1951. L'attuale assetto societario risale al 1993. Rispetto al passato, la Salmaso ha cambiato il proprio settore di business, dismettendo le attività di trasporto stagionali legate all'agricoltura (zucchero e mais) per concentrarsi sulla movimentazione di prodotti industriali e dei componenti destinati agli impianti di trattamento delle acque.

dità, gli oltre 530 punti di assistenza e le 470 officine autorizzate dimostra in modo concreto la propria vicinanza alle aziende di trasporto. Presso la filiale di Padova lavorano dodici meccanici specializzati, con competenze suddivise secondo le diverse gamme di prodotto, quattro venditori, due magazzinieri e un addetto amministrativo. "Padova è una piazza importante - ha spiegato Ildebrando Stefanelli, titolare della concessionaria - che necessita un investimento di questo tipo, anche in un momento indubbiamente difficile come quello attuale. Oggi le aziende di trasporto richiedono servizi post-vendita a tutto campo: assistenza, carrozzerie e ricambi; tutto ciò ha una ricaduta positiva anche sulla vendita. Lo dimostrano le cifre di questi primi mesi di attività della nuova sede, che sembrano proprio incoraggianti". La Stefanelli vanta una lunga tradizione nel settore dei mezzi di trasporto. Nata nel 1976 come concessionaria specializzata nella vendita di autobus Fiat-Iveco, ha esteso nel 1990 il proprio campo d'azione ai veicoli industriali di Iveco ed ha acquisito, nel 2007, il mandato per i commerciali di Fiat Professional. Nel 1997 ha ottenuto la certificazione ISO 9002-1994, successivamente (2004) estesa alla ISO 9001-2000. L'organico attuale del gruppo Stefanelli è di circa un centinaio di addetti.

ACENTRO: L'OBIETTIVO È IL NORD DELLA SARDEGNA

La concessionaria Acentro, già punto di riferimento in Sardegna per i veicoli industriali leggeri, medi, pesanti e cava-cantiere di Iveco, per gli autobus e i minibus di Iveco Bus e per le macchine movimento terra di New Holland Construction, ha rafforzato la propria presenza nel nord dell'isola con l'apertura della sede di Muros (Sassari). La nuova struttura è situata nella zona industriale alle porte della città. La cerimonia d'inaugurazione, apertasi con un minuto di silenzio per commemorare le vittime dell'alluvione che ha colpito l'isola, ha visto la presenza del sindaco di Muros, del presidente della provincia di Sassari e il General Manager Mercato Italia, Federico Gaiazzi. Vi hanno partecipato oltre 500 visitatori, fra cui 300 operatori dei settori del trasporto e delle costruzioni, che hanno potuto visionare 22 veicoli di tutte le gamme di Iveco, Iveco Bus e New Holland Construction esposti sul piazzale. La struttura della nuova sede, che sorge su un'area di 8500 metri quadri, di cui 2500 coperti, è stata progettata per offrire ai clienti tutti i servizi di vendita, compresi



Sopra, la nuova struttura di Acentro. A fianco, il taglio del nastro durante l'inaugurazione della nuova sede

quelli finanziari, e post-vendita (assistenza e ricambi originali) con il massimo livello d'integrazione ed efficienza. La nuova realtà di Sassari, che va ad aggiungersi alle due sedi di Iveco Acentro di Cagliari (nella zona industriale di Elmas) e agli uffici commerciali a Nuoro, rientra in un progetto più ampio di espansione nel nord della Sardegna, che si completerà a breve con l'apertura della sede di Olbia. Iveco Acentro nasce nel 2010 da una joint-venture tra Iveco e Acentro Veicoli Industriali, storica concessionaria Iveco in Sardegna fin dall'inizio degli anni ottanta. Da allora è concessionaria per tutta

l'isola per la vendita e l'assistenza dei veicoli di Iveco, Iveco Bus e, dal 2011, New Holland Construction. "L'apertura della nuova sede di Muros rappresenta, insieme, una promessa mantenuta e una scommessa sul futuro per la Sardegna da parte di CNH Industrial" - ha affermato Paolo Ebraico, Amministratore Delegato della concessionaria. "Avverto da parte di tutti - ha aggiunto - una grande condivisione nel voler superare uniti questo momento difficile, dai soci azionisti fino a tutti i dipendenti, ora più di cinquanta, determinati a cogliere le opportunità di crescita e di successo che esistono in qualunque congiuntura economica."



Iveco 24H



ALLARME ALL'ALBA

La realtà delle officine Iveco 24 ore durante la riparazione di un camion immobilizzato su una strada di grande traffico per un guasto meccanico

Sicuramente gli interventi delle officine 24 ore del network di Iveco, che assicurano l'assistenza continuativa su strada – in gergo si chiama ANS, Assistance Non Stop – in Italia e all'estero, tutti i giorni dell'anno sono per Iveco un punto di forza fondamentale per servire al meglio il proprio cliente. I meccanici specializzati che vi lavorano, così come il personale del Customer Center di Torino che coordina gli interventi dalla centrale operativa del servizio, hanno nervi saldi e riflessi veloci. I primi servono per capire immediatamente la natura del problema, senza farsi condizionare dalla 'pressione' psicologica di chi chiama mentre si trova in difficoltà sulla strada. I riflessi veloci sono, invece, indispensabili per attivare le procedure di risoluzione del guasto nel più breve tempo possibile. Perché, si sa, è la qualità del 'service' che fidelizza il cliente di un mezzo di trasporto e ne condiziona le future intenzioni d'acquisto. Il caso esaminato riguarda uno Stralis 260S50 6x2 allestito con un compattatore per rifiuti, immobilizzato su una strada della Brianza, un'area nord di Milano, nelle prime ore di un mattino di novembre. L'allarme lanciato dal cellulare del conducente del camion arriva al Client Center di Torino alle 5 e 15. La situazione è apparsa subito complessa, poiché il veicolo bloccava un'arteria d'intenso traffico, interessata dal flusso dei pendolari anche a quell'ora del mattino. Fortunatamente, il conducente del mezzo, oltre ad avere già sotto mano i dati standard richiesti dal Customer Center per attivare i soccorsi – targa o numero di telaio del veicolo e località dove si è verificato il guasto – ha saputo fornire agli operatori della centrale alcuni indizi interessanti sulla natura dell'avaria. Il Customer Center ha allertato in pochi minuti l'officina 24H più vicina, che fa capo alla concessionaria Tentori Veicoli Industriali di Molteno (Lecco) accertando, nel contempo, l'esistenza di una garanzia di pagamento per le riparazioni. Il tecnico di turno dell'ANS a bordo del Daily adibito a officina mobile ha ricevuto i dati del dossier compilato dal Customer Center direttamente sul suo Blackberry, grazie a un software specifico sviluppato da Iveco. "Dagli elementi tecnici forniti dal driver – spiega Raffaele Tentori, Responsabile dei servizi al cliente della concessionaria Tentori Veicoli Industriali – il nostro meccanico è stato in grado di formulare una diagnosi provvisoria delle cause del guasto". In base a questa ipotesi, il tecnico ANS ha prelevato dal magazzino della concessionaria il pezzo di ricambio adeguato, raggiungendo in 50 minuti il camion in avaria con il Daily officina. Per ripristinare la viabilità, il veicolo è stato spostato in un'area di sosta adiacente, dove la causa del guasto è stata confermata da ulteriori accertamenti con le apparecchiature diagnostiche di Iveco. Tutto sembrava sotto controllo, quando un imprevisto ha reso più complesse le procedure di riparazione. Per sostituire il pezzo è stato, infatti, necessario rimuovere il pacco batterie, che era stato collocato in posizione inusuale per far posto all'al-



lestimento. L'inconveniente non ha però rallentato più di tanto le procedure di riparazione e rimontaggio, che si sono concluse in meno di tre ore. Poi lo Stralis ha ripreso il suo cammino per completare il servizio quotidiano di raccolta, compattazione e trasporto dei rifiuti.

Dietro un'organizzazione così puntuale negli interventi, anche sul versante del service, c'è sempre un concessionario di riferimento strutturato ed efficiente, come nel caso di Tentori. La storia della Tentori inizia negli anni '50 ed è strettamente legata ai cinque fratelli che, dopo aver aperto un'autofficina a Dolzago (Lecco), si dedicano al commercio di auto, motociclette e autocarri. Trasferitasi a Molteno nel 1974, la Tentori Veicoli Industriali inaugura la nuova sede commerciale di fronte alla struttura dedicata al service, sulla superstrada Milano Lecco. Attualmente, la forza di pronto intervento della Tentori può contare su due Daily officina basati presso la concessionaria di Molteno e su altri due Daily, che stazionano presso la filiale di Monza. Nella copertura del servizio 24 ore sono coinvolte anche altre officine Seven star, situate nell'area di riferimento della concessionaria.

IL METANO TAGLIA I COSTI



Trenta trattori Stralis a gas naturale compresso (CNG) entrano nella flotta della Zampieri Holding di Fiano Romano per i collegamenti di linea nel nord Italia. Attesi risparmi di 25-30 mila euro l'anno sul costo del carburante

di Giorgio Garrone

Come recita un vecchio slogan pubblicitario, "Il metano ti da una mano". Ma nel caso della Zampieri Holding di Fiano Romano (Roma), che ha recentemente acquisito trenta trattori Iveco Stralis 440S33TP CNG, il gas naturale compresso ha un ruolo decisamente più importante. Rappresenta, infatti, una decisione strategica per la società laziale, finalizzata all'abbattimento dei costi di gestione dei veicoli, oltre che alla riduzione del loro impatto ambientale. E si tratta sicuramente di una scelta pionieristica, poiché il metano per autotrazione è stato fino ad ora utilizzato in Italia quasi esclusivamente per i furgoni, i camion da distribuzione e per gli autobus urbani. Nel caso della Zampieri, gli Stralis CNG saranno, invece, impiegati per i collegamenti di linea nel nord Italia fra gli hub logistici della TNT, con percorrenze medie giornaliere di 500-700 chilometri. Come mai una scelta così controcorrente e radicale nel campo dei veicoli alimentati con carburanti alternativi? "Ci sono due ragioni di fondo – spiega Giancarlo Zampieri, Amministratore unico della Zampieri Holding – che ci hanno spinto a preferire il gas naturale compresso al gasolio sui nuovi trattori: il contenimento degli oneri di gestione (TCO – Total Cost of Ownership), con particolare riguardo a quelli relativi alla voce carburante, e l'attenzione all'ambiente,

che è sempre stata nel Dna della nostra società. Con un commerciale leggero a gas naturale, che ha percorrenze di 100-150 chilometri al giorno, la 'finestra' utile per risparmiare sul costo del carburante è molto più ristretta rispetto a quella di un pesante stradale a CNG che lavora su tratte di 500-700 chilometri al giorno. Bisogna, infatti, tener conto, nel bilancio economico globale, delle maggiorazioni di listino richieste dai veicoli a metano rispetto ai camion tradizionali". Ha avuto precedenti esperienze con mezzi a gas naturale in azienda? "La scelta del parco





Stralis CNG – prosegue Zampieri – non è stata, ovviamente, casuale. In accordo con la concessionaria Romana Diesel, abbiamo sperimentato per un anno sulle stesse tratte uno Stralis CNG, che adesso ha accumulato una percorrenza di oltre 140 mila chilometri senza problemi tecnici di sorta. Da questa esperienza molto positiva è scaturita la decisione d'acquisto degli altri trattori". Come verrà affrontato il problema della minore autonomia operativa dei mezzi a metano rispetto ai diesel? "In Italia, la rete distributiva del gas naturale è molto capillare. Bisogna solo fare attenzione ai rifornimenti, che vanno programmati con cura in base alle ore di guida a disposizione del conducente. Il pieno, che richiede circa 32 minuti, va effettuato nei 45 minuti di pausa del conducente dopo quattro ore e mezza di guida. In alternativa, si possono fare dei rimbocchi durante le soste di 15 minuti per arrivare alla destinazione finale, dove è previsto il pieno di carburante". Cosa si attende, dal punto di vista economico, dalla flotta di Stralis CNG? "In termini percentuali, un decremento del 42-45 per cento sul costo del carburante rispetto al gasolio, sono cifre che fanno riflettere". La Zampieri, che lavora per TNT collegando gli hub logistici situati in Italia, Francia, Spagna, Grecia e Inghilterra, ha una flotta di 130 trattori e 250 semirimorchi. L'azienda di Fiano Romano, nata nel 1983 come società per la distribuzione dei periodici e dei quotidiani, si è convertita ai servizi di linea con autoarticolati nel 1986. Ha tuttora una struttura distributiva, che può contare su un parco veicoli di 225 furgoni.

UN'IDEA NATA IN PARTNERSHIP CON LA CONCESSIONARIA

L'idea di una flotta di pesanti stradali alimentati a metano è scaturita dal rapporto consolidato negli anni fra la Zampieri Holding e la concessionaria di riferimento, la Romana Diesel di Roma. Chi è stato a parlarne per primo? "Difficile dirlo – ha affermato Massimo Artusi, Direttore Vendite Iveco Medi Pesanti della Romana Diesel. Quando esiste un rapporto di scambio e collaborazione, come quello che si è instaurato con la Zampieri Holding, si parla di soluzioni a tutto campo, incluso il metano. Con l'arrivo sul mercato del trattore a gas naturale si è deciso, insieme, di iniziare un test di un anno per verificare le reali possibilità di ridurre i costi operativi. Con Zampieri, che è un cliente storico della concessionaria, abbiamo sperimentato soluzioni innovative in diversi settori, com'è accaduto una quindicina di anni fa con l'installazione sui veicoli di un impianto satellitare per la gestione logistica della flotta". "Con la Romana Diesel – precisa Giancalo Zampieri – non è c'è mai stato un rapporto cliente – fornitore. E' una partnership, che ha permesso di trovare soluzioni ottimali di trasporto". La concessionaria Iveco Romana Diesel, che ha curato la fornitura degli Stralis CNG, nasce nel 1937 per iniziativa di Fernando Campilli concessionario OM (la società si chiamava allora Saroca) e di Massimo Maurizi che nello stesso periodo inizia l'attività commerciale nel campo dei semirimorchi (la Sievit). Nel 1982, dall'integrazione delle attività delle concessionarie dei due gruppi, scaturisce la Romana Diesel. Nel 1992 la Romana Diesel promuove la costituzione del CRIS – Consorzio Romano Industrial Service - che oggi raggruppa e coordina 40 officine autorizzate situate a Roma e nel Lazio, con circa 500 tecnici del service. Oggi la concessionaria si occupa della commercializzazione e dell'assistenza ai veicoli di Iveco, Iveco Astra, Iveco Bus, Fiat Professional, Case IH, Case Construction, New Holland Agricolture e New Holland Construction. La Romana Diesel opera nelle province di Roma, Frosinone, Latina, Viterbo, Rieti, con un organico di oltre 350 addetti.

ESSERE SOLIDALI

Dicembre, come da tradizione, è un mese all'insegna della solidarietà. E le iniziative benefiche non sono certo mancate a Torino, grazie anche al coinvolgimento attivo di CNH Industrial in due progetti che durano nel tempo. "Un Babbo Natale in Forma", organizzata dalla Fondazione Forma Onlus dell'ospedale pediatrico Regina Margherita di Torino, è un'iniziativa giunta alla sua quarta edizione, il cui scopo è quello di raccogliere fondi per il progetto Istruzioni per la vita. CNH Industrial vi ha partecipato mettendo a disposizione gli spazi dell'Industrial Village. Dal Village è partita la carovana Santa Claus su Ruote. Circa 12 mila persone vestite da Babbo Natale, a bordo di moto, quad, scooter e biciclette, si sono dirette all'Ospedale Regina Margherita, dove sono state accolte con bevande calde offerte dagli Alpini e da esibizioni di freestyle in bicicletta. Quest'anno la manifestazione è stata finalizzata alla raccolta fondi per permettere l'attivazione, presso l'Ospedale, di un tipo di formazione moderna ed efficace a livello internazionale: la simulazione medica avanzata. Il progetto, intitolato Istruzioni per la vita, permetterà al Regina Margherita di diventare uno dei pochi centri italiani dove questa metodologia didattica è applicata al paziente pediatrico attraverso l'uso di simulatori tecnologicamente avanzati. Altra iniziativa benefica degna di nota è quella organizzata dall'Associazione La Brezza, che opera all'interno della casa circondariale di Torino. Si tratta di "Pullman Colorintesta", evento inserito nell'ambito del progetto Scambi in Luce, realizzato con il contributo del Fondo Speciale per il Volontariato in Piemonte. Il pullman, donato da Iveco nel 2011, è stato completamente ristrutturato grazie all'impegno dei detenuti che hanno frequentato il laboratorio artistico "Arte Espressione del Sé" presso il Padiglione A della Casa



Circondariale. Il veicolo diventerà luogo di gioco e cultura per i bimbi in visita ai propri famigliari detenuti nel carcere. L'iniziativa "Pullman Colorintesta" è stata anche l'occasione per presentare l'ambizioso progetto dell'area verde e gioco bimbi che deve essere realizzata all'interno della casa circondariale Torino, nello spazio destinato a ospitare l'autobus. Quest'area diventerà, successivamente, Ludoteca della Città di Torino, animata dai Volontari dell'Associazione con l'obiettivo di rendere più lievi i colloqui, le permanenze e le attese dei bambini in visita ai propri famigliari.



L'iniziativa "Un Babbo Natale in Forma" raccoglie fondi per l'Ospedale pediatrico Regina Margherita di Torino, mentre con "Pullman Colorintesta" nasce una ludoteca per i figli dei detenuti del carcere di Torino



tipo di iniziative e di ribadire l'importanza di conoscere i dettagli dei veicoli concorrenti per poter argomentare in modo professionale con i clienti. Il corso, che ha alternato momenti di aula e prove pratiche in pista, ha permesso ai partecipanti di arrivare maggiormente preparati alla prova dei veicoli e di comprendere a fondo la struttura e il significato dei test in pista. La valutazione statica e dinamica dei veicoli e poi stata condotta attraverso l'utilizzo di Ipad.

Il secondo giorno di training prevedeva la suddivisione dei partecipanti in gruppi di 6, che si alternano alle sessioni di prova veicoli, di confronti con la concorrenza, di valutazioni soggettive, di utilizzo del sistema Driving Style Evaluation, nonché in un approfondimento finale sul nuovo Eurocargo Euro VI. Si è trattato di una giornata impegnativa, ricca di contenuti e di prove. I test drive erano articolati su 2 giri di pista, il cui tracciato ha uno sviluppo di circa 7,7 chilometri. Durante il primo giro, il venditore poteva prendere confidenza con il veicolo e provare l'efficacia del sistema di controllo adattivo della velocità di crociera - ACC, Adaptive Cruise Control, del dispositivo di aiuto al mantenimento della corsia di marcia (LDWS) e delle caratteristiche di handling. Durante il secondo giro venivano, invece, effettuati i test di decelerazione, accelerazione e manovrabilità. Nel complesso, ogni partecipante ha avuto a disposizione quattro ore per i test dinamici in pista. A fine giornata, sono stati mostrati in diretta i risultati dei giudizi dei singoli gruppi, che sono stati confrontati con quelle di altri team. Buono, a fine corso, il grado di soddisfazione complessivo. Un'elevata percentuale della forza

di vendita ha potuto sperimentare lo Stralis e conoscerlo a fondo. Provare gli altri veicoli ha permesso di scardinare molti luoghi comuni e di avere un quadro realistico di cosa offre il mercato. Molti partecipanti hanno suggerito di proporre altri eventi di questo tipo che, per la loro valenza formativa, permettono lo scambio d'idee e opinioni con il management dell'azienda. Il passaparola sulla validità del percorso formativo, scattato già dalle prime fasi del corso, ha fatto aumentare il numero delle iscrizioni e i riscontri positivi.

TRAINING SUL CAMPO

Per vendere camion occorre sapere tutto dei propri veicoli e di quelli della concorrenza, come hanno fatto 255 venditori della rete Italia e 76 del Regno Unito durante il corso Stralis Experience a Balocco

Una full immersion a 360 gradi sulle caratteristiche del prodotto – il nuovo Stralis Hi-Way – e sui veicoli della concorrenza per identificare e arricchire le argomentazioni di vendita e raccogliere un feedback su ciò che i trasportatori si attendono da un pesante stradale. Ecco cosa è stato il corso di formazione Stralis Experience, che ha riunito sulla pista di Balocco, in diverse sessioni, 255 venditori appartenenti alla rete Iveco Italia, e 76 dell'organizzazione commerciale inglese. Il team dei formatori,

composto da 3 docenti e da 12 demo driver, ha fornito il proprio supporto di conoscenze teoriche ed esperienze pratiche. Al corso hanno assistito numerosi titolari di concessionarie, personale della rete Iveco e il management aziendale, che si è confrontato con il network all'apertura e alla chiusura dei lavori. Lo Stralis Experience era articolato su due giornate. La prima prevedeva la presentazione dettagliata dell'attività e una full immersion nella gamma prodotto dei principali concorrenti nel segmento dei pesanti stradali. Già a fine giornata, i partecipanti hanno avuto modo di dimostrare il loro interesse verso questo



PER TUTTE LE ESIGENZE

Collaborazione fra Iveco e Magneti Marelli After Market Parts and Services per la distribuzione dei ricambi All Makes rivolti a clienti con flotte multimarca e Value Line per i possessori di veicoli di maggiore anzianità

di **Giorgio Garrone**

Iveco e Magneti Marelli After Markets Parts and Services hanno sottoscritto un accordo per la distribuzione in ambito aftermarket di due nuove linee di ricambi per i veicoli commerciali leggeri destinati ai mercati europei. Da oggi disponibili su tutta la rete Iveco autorizzata in Europa, le due nuove linee di ricambi Value Line e All Makes rappresentano una grande novità a completamento della già ampia offerta di ricambi originali di Iveco.

La gamma Value Line, in particolare, risponde alla domanda dei possessori di veicoli più anziani, con un ridotto periodo di vita residuo. All Makes offre, invece, ai dealer l'opportunità di proporre ricambi ai clienti con flotte multimarca, che rappresentano un parco potenziale aggiuntivo di oltre 5 milioni di veicoli commerciali leggeri nei paesi dell'Europa occidentale. Magneti Marelli fornisce la gamma completa di prodotti di entrambe le linee, assicurando il massimo livello qualitativo e mettendo a disposizione la propria esperienza pluriennale nell'aftermarket, che va dai servizi di know-how e formazione tecnica, al supporto commerciale. Le nuove linee includono prodotti selezionati tra i più richiesti dagli utilizzatori: tra questi, alternatori e motorini d'avviamento, ammortizzatori, batterie, candele, cinghie ausiliarie e di distribuzione, filtri abitacolo, filtri motore, pastiglie freno, spazzole e lampadine. Tutti gli ordini possono essere effettuati attraverso i canali di Iveco Parts. I ricambi delle

nuove linee godono di una garanzia di 12 mesi. Iveco mette a disposizione della clientela un'offerta di prodotti e di servizi d'eccellenza basata su una rete assistenziale capillare, costituita da più di 3 mila concessionarie e officine autorizzate in tutta Europa.

L'importanza delle nuove linee è stata sottolineata tra gli altri, da Dino Maggioni, Responsabile di CNH Industrial Parts&Service, e Pietro Berardi, CEO di Magneti Marelli After Market Parts and Services nel corso di una giornata di presentazione alla forza vendita Iveco svoltasi recentemente a Varese.

ALL MAKES GUARDANO ALLE FLOTTE MISTE

Pensati per le flotte con parchi multimarca di veicoli commerciali leggeri, i ricambi All Makes comprendono dieci famiglie di prodotto: alternatori, batterie, cinghie, pastiglie freno, lampadine, filtri per l'aria e per il motore, candele, ammortizzatori, motorini d'avviamento e spazzole tergicristallo.

I motorini sono disponibili con potenze da 1,4 a 2,8 kW, mentre gli alternatori hanno un amperaggio compreso fra 65 e 150 Ah. Le batterie della gamma All Makes, si distinguono per l'eccellente resistenza alle vibrazioni e alle sollecitazioni meccaniche e per le elevate prestazioni che vengono mantenute nel tempo. Si tratta di prodotti Made in Italy, in grado di assicurare l'accensione a -18°C, in conformità alla normativa EN50342. Le cinghie, che comprendono in totale

Due linee di ricambi con i prodotti più richiesti dagli utilizzatori

232 codici, sono caratterizzate da un'elevata resistenza all'olio e da temperature di funzionamento da 30 a 80°C. Nell'offerta di pastiglie freno - tutte conformi ai requisiti della ECE R 90 - sono presenti 93 codici. La qualità dei componenti è assicurata dai test effettuati su oltre 40 veicoli, con una percorrenza totale di oltre tre milioni di chilometri. La gamma dei filtri comprende elementi filtranti per l'aria, per il carburante e per l'olio motore. Infine l'offerta All Makes comprende anche candele di pre-riscaldamento a bobina, per assicurare una maggiore durata e partenze rapide in tutte le condizioni climatiche.

VALUE LINE PER CHI CERCA LA CONVENIENZA

La gamma di ricambi Value Line si rivolge ai possessori di veicoli della gamma Daily, con oltre cinque anni di anzianità operativa. Sette sono le famiglie di prodotto disponibili: batterie, cinghie, pastiglie freno, lampadine, filtri dell'aria per l'abitacolo, filtri per il gasolio e per l'olio motore e spazzole per il tergicristallo. Le batterie, testate per l'avviamento a freddo a -18°C, rispondono agli stessi standard della linea All Makes. Nelle cinghie, destinate ai Daily della serie S2000 e ai precedenti modelli, sono presenti sei codici in tutto, mentre le pastiglie freno - sempre per gli S 2000 e precedenti - comprendono quattro codici.

Ampla l'offerta di filtri, con dispositivo per il filtraggio dell'aria di aspirazione, del carburante e del lubrificante del motore.



Le locandine che pubblicizzano le due nuove linee di ricambi



PRESENZA GLOBALE

In Brasile lo Stralis Hi-Way trionfa al Salone di San Paolo e nel campionato di Formula Truck. In Sud Africa, Hi-Way, Trakker e Daily 4x4 sono i protagonisti del Motor show di Johannesburg. Al Comtrans di Mosca il focus è sui veicoli a metano, mentre al Solutrans di Lione debuttano il Nuovo Eurocargo Euro VI e il Trakker Euro VI

Le novità di questa puntata di Iveco nel mondo, la rubrica che raccoglie le informazioni provenienti dalla galassia di CNH Industrial, riguardano il Brasile, il Sud Africa, la Federazione Russa e la Francia. Nel paese sudamericano lo Stralis Hi-Way mette a segno un doppio successo. E' il protagonista assoluto del Salone del veicolo industriale di San Paolo – il Fenatran – e sulla pista del circuito Nelson Piquet di Brasilia porta alla conquista del campionato di Formula Truck la 'prima guida' Beto Monteiro. In Sud Africa, il Motor Show di Johannesburg segna il debutto dello Stralis Hi-Way e del nuovo Trakker, che testimoniano l'impegno di Iveco a offrire le più recenti novità di prodotto quasi in contemporanea su tutti i mercati mondiali. A Mosca, la parte del leone spetta ai veicoli a metano del segmento leggero, medio e pesante. Il Salone della carrozzeria di Lione è stato l'occasione per la 'prima' francese del nuovo Eurocargo Euro VI e del Trakker Euro VI. In vetrina anche uno Stralis Natural Power, con serbatoi per il metano compresso e liquefatto.

BRASILE: L'HI-WAY S'IMPONE AL FENATRAN E SULLA PISTA DI BRASILIA

L'Hi-Way, la cui produzione negli stabilimenti Iveco di Sete Lagoas è iniziata a settembre 2013, è stato il protagonista del Salone internazionale del trasporto di San Paolo (Fenatran). Lo testimoniano l'interesse suscitato fra i trasportatori sudamericani giunti al Fenatran e il portafoglio ordini raccolto dall'inizio della commercializzazione, che ha rapidamente assorbito l'in-

tera produzione del 2013. Il Nuovo Stralis è proposto in tre livelli di potenza – 440, 480 e 560 Cv – in configurazione 4x2, 6x2 e 6x4. Alla messa a punto del veicolo hanno lavorato un centinaio d'ingegneri del centro sviluppo di Sete Lagoas, che hanno effettuato oltre 2,1 milioni di chilometri di test su strada prima dell'inizio della produzione di serie. Le prospettive commerciali per il 2014 vedono un mercato dei pesanti in crescita – l'immatricolato in Brasile dovrebbe raggiungere a fine anno le 50 mila unità – spinto dalla domanda di veicoli proveniente dal settore agricolo e da quello delle costruzioni. Uno dei principali focus dello stand Iveco al Fenatran è stato sui servizi post-vendita, assicurati da una rete di 110 concessionarie distribuite in tutto il paese sudamericano. Il nuovo Hi-way ha accesso al programma VIP – Very Important Parts – che mette immediatamente a disposizione delle aziende di trasporto 50 ricambi considerati fondamentali per assicurare un elevato tasso di disponibilità del veicolo. Iveco offre ai conducenti anche il corso di formazione Top Driver, per aiutarli a sfruttare al meglio le qualità Hi-tech dei camion di propria produzione. Il secondo successo dello Stralis in terra carioca è arrivato dalla Formula Truck. La 'prima guida' della scuderia Iveco, Beto Monteiro, ha conquistato, infatti, il titolo di campione del Brasile nella corsa conclusiva del torneo – la decima tappa - disputata sul circuito Nelson Piquet di Brasilia, amministrando il vantaggio accumulato nelle precedenti gare della stagione. Sul tracciato della capitale, dove Monteiro si è piazzato al quarto posto, ha trionfato il secondo pilota della scuderia Iveco, Valmir Benavides, sempre su Stralis Hi-Way.



**SUD AFRICA:
IN MOSTRA A JOHANNESBURG
IL LINE-UP DI IVECO, IVECO BUS
E IVECO ASTRA E IL DAILY
DEL ROADSHOW DAILY4AFRICA**

Il Motor Show di Johannesburg, che ha visto la presenza di oltre 275 mila visitatori, è stato l'occasione per la presentazione del line-up dei veicoli di Iveco, Iveco Bus e Iveco Astra: dai mezzi di linea, con il debutto dello Stralis Hi-Way ai cava-cantiere, rappresentati dal nuovo Trakker e dall'Iveco Astra HD9, fino leggeri della gamma Daily, nelle versioni cabinato e minibus. L'Hi-Way in mostra a Johannesburg era equipaggiato con un Cursor 13 da 500 Cv. Montava inoltre, come sui modelli europei, il sistema telematico Iveconnect con schermo touchscreen da sette pollici. Debutto sudafricano anche per il nuovo Trakker, esposto nelle versioni trattore e cabinato 6x4, con motorizzazione Cursor 13. Il sei cilindri in linea di FPT Industrial è proposto sui cava cantiere con tarature di 380 Cv e 420 Cv con turbo a geometria fissa e da 440 Cv con tur-

**Un roadshow
di 11 mila
chilometri in
sei paesi africani
per promuovere
la sicurezza
su strada**

bocompressore a geometria variabile (VGT). Iveco Astra ha esposto un HD9 66.44 6x6 con motorizzazione da 440 Cv. Per gli impieghi heavy duty, tipici dei paesi africani, è disponibile una versione rinforzata dell'HD9, caratterizzata da carichi assiali di 10 tonnellate. Infine, un'area particolare, è stata dedicata al Daily 4x4 protagonista, nei mesi precedenti il Salone di Johannesburg, del roadshow Daily4Africa. Il tour di oltre 11 mila chilometri, che ha toccato Sudafrica, Swaziland, Mozambico, Zimbabwe, Botswana e Namibia, ha avuto un duplice scopo. Da un lato, rafforzare l'immagine di Iveco e del veicolo come leader nel suo segmento nei paesi attraversati dal tour. Dall'altro, diffondere e consolidate comportamenti virtuosi alla guida, nell'ambito dell'iniziativa Action for Road Safety promossa dalla FIA - Federazione Internazionale dell'Automobile - con la collaborazione di Iveco e New Holland Construction. Durante il viaggio nel cuore del continente africano, il team del Daily4Africa ha distribuito volantini per pubblicizzare le principali regole di un corretto comportamento su strada.



**RUSSIA:
AL COMTRANS
DI MOSCA
IL FOCUS
È SUL METANO**

Com'è accaduto in altri continenti, anche al dodicesimo Salone del veicolo industriale di Mosca (Comtrans) Iveco ha messo in mostra le più recenti novità di prodotto in tutti i segmenti del trasporto su gomma. A cominciare da quello dei pesanti stradali dove il protagonista è stato, ancora una volta, lo Stralis Hi-Way che ha già ottenuto lusinghieri successi di vendita in Russia. Al Comtrans Iveco ha puntato soprattutto sui veicoli alimentati a gas naturale compresso, come il Daily 50C14G e l'Eurocargo 120E20 CNG, equipaggiato con un Tector a sei cilindri in linea da 200 Cv e 650 Newton metro di coppia massima. Noto l'interesse dei visitatori per i modelli di Iveco Astra, importati nella Federazione Russa a partire dal 2011. Fra i veicoli esposti, un HD9 66.41 6x6, equipaggiato con un Cursor 13 Euro V da 410 Cv e 1.900 Newton metro di coppia massima. Infine gli autobus di Iveco Bus, rappresentati sullo stand da un Magelys. E' un modello noto e apprezzato dai moscoviti, poiché viene utilizzato sulla tratta che collega la stazione della metropolitana di Domodedovskaya all'aeroporto di Domodedovo, uno dei più importanti della capitale.

**FRANCIA:
DEBUTA AL SOLUTRANS DI LIONE
L'EUROCARGO EURO VI**

Non avrebbe potuto esserci cornice migliore per il debutto transalpino del nuovo Eurocargo Euro VI del Salone della carrozzeria e del veicolo industriale (Solutrans) di Lione. Due i modelli del medio di Iveco esposti alla manifestazione francese: un 75E16 di 7,5 tonnellate di peso totale a terra e il 140E21 di 14 tonnellate, entrambi equipaggiati con un Tector 5 Euro VI, dotato di sistema di post trattamento Hi-eSCR brevettato da FPT Industrial. Nel primo caso, la taratura è di 160 Cv, mentre nel secondo la potenza massima è di 206 Cv.

I successi di vendita dei Daily oltre le 3,5 tonnellate e degli Eurocargo hanno fatto crescere la quota di mercato di Iveco in Francia da 21 al 32 per cento in meno di sei anni nel segmento dei medi. Il Trakker Euro VI esposto a Lione era un 190T36, dotato di cabina Hi-Land e motorizzazione FPT Industrial Cursor 9 da 360 Cv e 1.650 Newton metro di coppia. Nel settore dei veicoli a trazione alternativa, dove Iveco è leader di mercato con una quota superiore all'80 per cento, l'ultima novità di prodotto è stata lo Stralis AT 4440S33T/P GNLC. Il trattore abbina una serie di bombole per il gas naturale compresso (CNG) a un serbatoio per il gas liquefatto (LNG) che, insieme, permettono un'autonomia operativa di circa 850 chilometri, quasi il doppio di un veicolo dotato solo di contenitori per il metano in pressione.





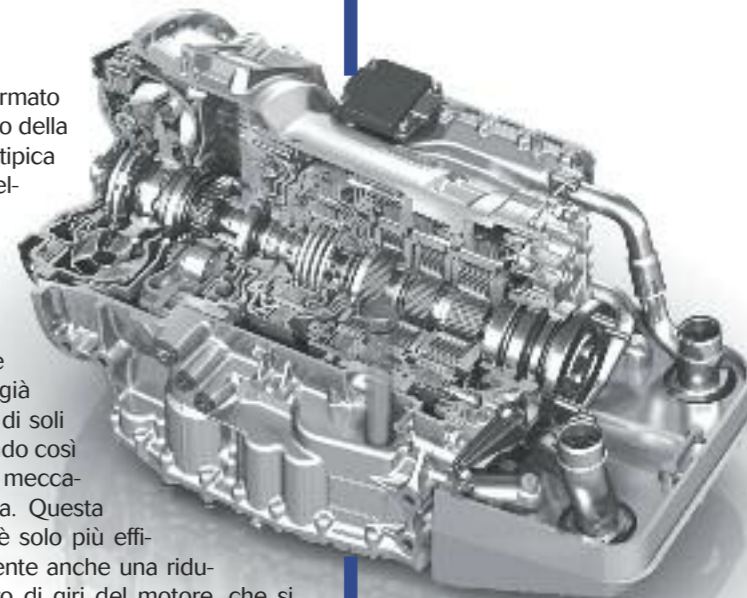
SILENZIOSO E RISPARMIOSO

Con l'automatico a sei rapporti ZF EcoLife abbinato al programma di gestione dei passaggi marcia TopoDyn Life diminuiscono la rumorosità e i consumi di gasolio degli autobus

Il cambio ZF EcoLife, che Iveco Bus offre sui propri autobus in abbinamento con le motorizzazioni Tector 7 e Cursor 9, rende il trasporto passeggeri più economico e silenzioso. Grazie alla nuova struttura interna a sei rapporti e al programma di gestione dei passaggi marcia TopoDyn Life è possibile, infatti, mantenere basso il valore medio del regime del motore, riducendo così la rumorosità e i consumi di carburante nelle applicazioni urbane rispetto a un cambio automatico tradizionale. Silenziosità, consumi contenuti e, ovviamente, basse emissioni sono aspetti fondamentali perché i bus urbani vengano accettati come alternativa al trasporto individuale. I sei rapporti del



Tutto ciò è confermato anche dallo studio della Dekra: in una tipica accelerazione dell'autobus da fermo, ottenuta premendo a fondo il pedale dell'acceleratore, il convertitore viene escluso già dopo un tragitto di soli 1,5 metri, passando così alla trasmissione meccanica della coppia. Questa condizione non è solo più efficiente, ma consente anche una riduzione del numero di giri del motore, che si traduce in minori consumi e maggiore silenziosità di funzionamento. Dal punto di vista dell'efficienza energetica, lo ZF-EcoLife ha fissato nuovi standard di riferimento sin dal suo lancio sul mercato: rispetto all'Ecomat, il modello precedente, l'EcoLife, con il software di controllo TopoDyn Life in funzione dalla topografia del percorso, abbatte i consumi di carburante del dieci per cento. Alla riduzione dei dispendi di gasolio contribuiscono numerosi dettagli tecnici, fra cui anche la gestione mirata della pompa idraulica interna alla scatola cambio, che mette a disposizione l'intera potenza solo in condizioni di marcia a pieno carico. Il software di controllo commuta il cambio in posizione di folle non solo durante le soste dell'autobus in corrispondenza delle fermate, ma già in fase di avvicinamento a partire dalla velocità di 12 km l'ora (funzione AIS). In questo modo, s'impedisce il funzionamento conflittuale del motore e dell'impianto frenante, a scapito dei consumi. Con il software di comando TopoDyn Life, sviluppato appositamente per l'EcoLife, il cambio adatta la caratteristica di innesto al profilo altimetrico del percorso durante la marcia. Il calcolo dei



Nella pagina a fianco, il cambio automatico ZF EcoLife, proposto da Iveco Bus in abbinamento con le motorizzazioni Tector 7 e Cursor 9. Sopra, uno spaccato del cambio

cambio ZF EcoLife per autobus sono ravvicinati tra loro ma presentano anche un'ampia apertura complessiva pari a 12,6. In questo modo, il motore può essere utilizzato a bassi regimi in qualsiasi condizione d'esercizio. Il programma di gestione dei cambi marcia TopoDyn Life di serie anticipa il più possibile il passaggio a un rapporto superiore, in funzione della topografia del percorso e del carico trasportato. Ciò, in pratica, riduce sensibilmente i livelli sonori, soprattutto in fase di accelerazione dopo una fermata. Già nel 2010 uno studio condotto da ZF insieme all'Università della Tecnologia di Pozna aveva dimostrato una riduzione della rumorosità di circa 5 dB(A). Questo risultato è stato confermato da una ricerca del 2011 della Dekra, che ha certificato un abbattimento delle emissioni sonore esterne fino a 6,4 dB(A) e fino a 5 dB(A) all'interno dell'autobus, in corrispondenza dell'ultima fila dei sedili. Il presupposto tecnico di questo risultato sta nel fatto che l'EcoLife dispone, con le sue sei marce, di una rapportatura molto ravvicinata, che riduce al minimo i tempi d'impiego del convertitore idraulico, molto dispendioso in termini di consumi di carburante e caratterizzato da un'elevata rumorosità di funzionamento.

Il software TopoDyn Life regola autonomamente i cambi marcia

punti d'innesto avviene considerando la topografia, i valori istantanei di accelerazione e carico, come pure le resistenze all'avanzamento variabili legate alla conformazione del manto stradale o all'angolo dei curvatura. Nelle applicazioni urbane, TopoDyn Life seleziona automaticamente la caratteristica d'innesto più economica dal punto di vista dei consumi. Se il percorso diventa più ripido, il software adatta continuamente la scelta dei punti d'innesto all'angolo di salita. In questo modo, il motore lavora in condizioni ideali, ovvero più economiche, indipendentemente dall'andamento altimetrico del percorso.



AUTONOLEGGI SE.MI.DA

PER IL RENT CI VUOLE IL DAILY

Perché un'azienda di Monforte San Giorgio (Messina) ha scelto gli Iveco Daily per implementare il business del noleggio in tutta l'isola puntando sui furgoni di serie e sugli allestimenti specializzati

Quella della Autonoleggi SE.MI.DA è una bella e dinamica realtà imprenditoriale siciliana, focalizzata su un settore di business molto impegnativo, il noleggio.

Vasta la tipologia dei veicoli proposti in locazione, che spazia dalle auto ai mezzi commerciali, fino ai camper, alle piattaforme aeree autocarrate e ai pesanti stradali. Nel segmento dei commerciali di 3,5 tonnellate è l'Iveco Daily a farla da padrone, come testimonia la recente fornitura di otto fur-

Una flotta di commerciali con tante tipologie di allestimento

goni, a ruota singola o con gomme gemellate, che è andata ad arricchire il parco dei mezzi di trasporto della SE.MI.DA costituito da un centinaio di unità. Nella flotta della società di rent sono presenti, oltre ai furgoni lamierati di serie, molteplici tipologie d'allestimento: cassoni fissi o ribaltabili, ribaltabili con gru retrocabina, centinati con o senza piattaforma caricatrice posteriore, furgonature isoterme e celle con gruppi frigo. Perché le scelte d'acquisto della società siciliana si sono concentrate sui Daily? "I Daily – ha spiegato Marco Midili, Responsabile amministrativo e socio della

SE.MI.DA – sono veicoli funzionali di elevato livello qualitativo, che hanno soddisfatto e soddisfano appieno le nostre esigenze di noleggiatori a breve e a lungo termine. L'affidabilità dei mezzi ci permette di utilizzarli a lungo senza nessun problema anche in condizioni di lavoro gravose, ben oltre il periodo di garanzia standard o quello esteso scelto per alcuni modelli. E poi, conta il rapporto consolidato negli anni con il personale della concessionaria Iveco di riferimento, la Primosole, che ci segue a tutto tondo: dalla scelta del mezzo più adatto al post-vendita, all'assistenza e alla gestione degli aspetti amministrativi. Quello del service, in particolare, è uno degli elementi chiave nell'attività di rent, poiché i nostri clienti operano anche al di fuori della Sicilia. In quest'ottica, la capillarità della rete Iveco in tutta Italia costituisce sicuramente un plus". Avete intenzione di espandere il parco veicoli in funzione di un incremento dell'attività di noleggio?

"Certamente – conclude Midili. Lo prova la recente apertura della filiale di Catania, nei pressi dell'aeroporto, che si aggiunge alle sedi di Monforte San Giorgio (Messina), Messina, Brolo (ME) e Trapani.

LA CONCESSIONARIA

La Primosole Veicoli Industriali nasce nel 1997 dall'unione dei tre concessionari Iveco operanti nelle province di Messina e Ragusa. Oggi la Primosole ha come area di riferimento la Sicilia orientale, con le province di Catania, Ragusa, Messina e Siracusa. Offre ai propri clienti quattro strutture dedicate all'esposizione dell'intera gamma Iveco, un magazzino ricambi, un'officina e una carrozzeria interna, oltre ad una rete di 17 officine autorizzate. A Catania si trova la sede principale, situata in posizione strategica sulla statale Catania – Siracusa, a poche centinaia di metri dall'ingresso dell'autostrada per Palermo e Messina. Questa moderna struttura, che sorge accanto alla precedente, si estende su una superficie complessiva di 47.000 metri quadri, di cui 5000 metri quadri coperti destinati agli uffici che ospitano le attività commerciali, assistenziali e un magazzino ricambi di 1000 metri quadri. La Primosole ha un organico di 30 addetti.



CHISPED TRASPORTI

GIÙ I COSTI CON L'HI-WAY EURO VI

Un'azienda di trasporto di Camisano Vicentino (Vicenza) acquista un trattore Hi-Way Euro VI per incrementare il proprio giro d'affari verso i paesi europei che incentivano l'impiego dei camion super ecologici

Per far crescere il business del trasporto su gomma bisogna guardare al futuro, puntando sui veicoli Euro VI ultrapuliti, che in alcuni paesi europei godono di agevolazioni fiscali o di riduzioni sui pedaggi autostradali. E' questa una delle ragioni alla base della decisione della Chisped, un'azienda di trasporto di Camisano Vicentino (Vicenza), di acquistare uno Stralis Hi-Way AS440S48T/P Euro VI, prima dell'entrata in vigore della nuova normativa antinquinamento nella UE. La Chisped, attiva nel settore del collettame e nei servizi a carico completo, svolge la propria attività di movimentazione delle merci soprattutto sulle rotte fra l'Italia e la Francia, con qualche puntata verso il centro Europa. Ma, adesso, vuole guardare anche verso l'Austria e la Germania per allargare il portafoglio clienti e, quindi, il proprio giro d'affari. "Lavoriamo in prevalenza lungo gli itinerari fra l'Italia e la Francia - spiega Luigi Chimento, titolare dell'azienda - e, con il nuovo Stralis Euro VI, vogliamo usufruire delle riduzioni previste Oltralpe dall'Ecotaxe, che dovrebbero aggirarsi attorno al 15 per cento rispetto ai veicoli con motorizzazioni Euro IV. Ma c'è di più. In un'ottica di crescita aziendale, puntiamo anche ai mercati del centro Europa, con particolare riguardo alla Germania, passando dall'Austria. E lì, l'Euro VI fa la differenza". Cosa l'ha spinto a scegliere lo Stralis? "Due ragioni: i buoni risultati, in termini di performance e consumi, ottenuti con gli Stralis Euro V della precedente generazione e il rapporto di fiducia che si è instaurato con la concessionaria di riferimento, la Industrial Cars". Dove ha visto per la prima volta lo Stralis Hi-Way? "In

occasione del Transpotec di Verona, quando ho avuto la possibilità di mettermi al posto guida". La Chisped ha attualmente una flotta di 12 veicoli Iveco, costituita da 11 Stralis e da un Eurocargo, che accumulano percorrenze medie annue di 120-130 mila chilometri. La Industrial Cars è la concessionaria Iveco del Gruppo Ceccato, che ha come area di riferimento le province di Vicenza, Treviso e, in parte, Padova. La società nasce dall'unione di due concessionarie Iveco del Gruppo Ceccato: Industrial Cars e Marca Trucks. Le sede legale di Thiene si sviluppa su un'area di 75 mila metri quadri, dei quali 8 mila coperti dove si trovano uffici direzionali e commerciali, il magazzino ricambi e l'officina. A questa struttura si aggiungono nella provincia di Vicenza le sedi assistenziali di Vicenza e Arzignano e nella provincia di Treviso la sede commerciale e assistenziale di Villorba e quella assistenziale e il centro usato di Pederobba. La società si avvale attualmente di 140 collaboratori.



ORIGIN
100% IVECO

BOX TELEMATICA
SOLUZIONE POST-VENDITA IVECO:
PER UNA MIGLIORE, PIÙ FACILE E
PRODUTTIVA GESTIONE DELLE FLOTTE.



La nuova telematica per i servizi di Fleet Management permette di creare un collegamento diretto tra il veicolo e il gestore della flotta.

L'interazione tra guidatore, veicolo e centrale operativa permette di tenere sotto controllo tutti i mezzi, verificando in tempo reale: orari di guida, consumo di carburante, posizione GPS e tempi di percorrenza previsti.

GRAZIE ALLA TELEMATICA APPLICATA AI VEICOLI DELLA VOSTRA FLOTTA CRESCE LA PRODUTTIVITÀ E SI RIDUCONO I COSTI.



IVECO
WWW.IVECO.COM

NUOVO EUROCARGO E6



Torino. Piazza Vittorio.

PERFETTO IN OGNI SITUAZIONE

Il nuovo Eurocargo Euro VI è impeccabile in ogni contesto, grazie alle oltre 11.000 versioni disponibili e all' HI e-SCR, l'esclusiva tecnologia brevettata Fiat Powertrain, che ne ottimizza le prestazioni e garantisce emissioni e consumi ridotti senza ricorrere all'EGR. In più, i nuovi motori Tector 5 e Tector 7 dalle performance superiori contribuiscono a un più basso costo totale di esercizio. Con un'affidabilità e una resistenza ancora maggiori, la versatilità di Eurocargo Euro VI segna un nuovo punto di riferimento nella sua categoria.

Nuovo Eurocargo Euro VI. Il partner ideale per il tuo business. Sempre perfetto.

IVECO

WWW.IVECO.IT

