



Trucks and
Commercial Vehicles

IVECO

IVECO al TRANSPOTEC LOGITEC 2007

Press Release

Milano, 4 - 7 Ottobre 2007

**Iveco Italy Market – Marketing
Press Office**
Lungo Stura Lazio,49
10156 Torino, Italy
italypress@iveco.com
www.iveco.it

IVECO AL TRANSPOTEC LOGITEC 2007

Iveco, leader in Italia, è presente con tutta la gamma prodotta al Transpotec Logitec 2007, il Salone internazionale della tecnologia dei trasporti su strada, dei servizi intermodali e della logistica, in svolgimento alla Fiera di Milano, nel nuovo polo di Rho, dal 4 al 7 Ottobre.

L'esposizione si sviluppa su due aree, una interna al Padiglione 10 di 3 mila mq, e una esterna di 10.550 mq.

L'allestimento di entrambi gli stand è ispirato alla recente sponsorizzazione Iveco degli All Blacks, la mitica nazionale di rugby neozelandese, con cui l'azienda condivide i medesimi valori: Determinazione, Affidabilità, Performance e Spirito di squadra.

Nell'area interna della Fiera è esposta tutta la gamma prodotta.

Sette modelli illustrano l'offerta Daily: dal Minivan 29L12 Comfort al nuovo Daily 4x4 (*a cui è dedicata una nota stampa specifica*) che viene lanciato a livello internazionale e fatto provare quale novità assoluta proprio in occasione del Transpotec; due i modelli esposti: il 55S18 W e il 55S18 DW con cabina doppia 6+1.

La gamma leggera Iveco è presente sullo stand anche con i cabinati 35C18 e 65C18, il furgone 35C15 a tetto medio e il 50C14DG, cabinato con cabina doppia 6+1 e alimentazione a metano.

Quattro gli Eurocargo: dal ML100E18K a salire al ML150E25K e ML180E28/P, fino alla versione 4x4 ML140E25WS.

Un'ampia esposizione anche per la nuovissima gamma pesante stradale Stralis declinata nelle tre cilindrate di motori Cursor da 8, 10 e 13 litri: un trattore Active Time AT440S45T/P; tre Stralis Active Day, due cabinati AD260S36Y/PS e AD320S45Y/PS (*novità assoluta, 4 assi stradale*) e un trattore AD440S45T/P (*novità assoluta, versione alleggerita per trasporto carburante*) ed ancora un trattore e un cabinato Active Space nelle massime potenze dei Cursor 13, AS440S56T/P e AS260S50Y/PS.

Infine il nuovo cava-cantiere Trakker, al debutto ufficiale sul mercato italiano, dopo il salone internazionale Bauma di Monaco, presentato nelle versioni AD380T45 e AD410T45/P (*novità assoluta, sospensioni pneumatiche posteriori*).

A completare la presentazione dell'offerta Iveco 4x4 è esposto anche un LMV (Light Multirole Vehicle) per la protezione civile e la difesa.

Nell'area interna è allestito un corner dedicato alla Customer Service, dove viene presentato il progetto "Origin 100% Iveco", una campagna di marketing a 360° che coinvolge clienti, autisti e titolari di flotte, in un'esperienza diretta centrata sulla qualità del ricambio originale e del servizio al cliente.

Sempre in ambito servizi, è presente Iveco Finanziaria con tre offerte specifiche, promosse in occasione del Salone: il leasing innovativo e di lunga durata (84 mesi) per veicoli allestiti di gamma media e pesante, il "SoftLeasing" per i Daily e la riduzione del 50% delle spese di istruttoria per chi visita lo stand richiedendo un leasing o un finanziamento "Iveco Finance".

Nell'ampia area esterna sono esposti sei veicoli della Carovana "Stralis & All Blacks Road Show" con due showtrailer hospitality, oltre a un modello per ogni gamma Iveco: Daily in versione trasporto persone Combi, Eurocargo, Stralis e Trakker.

In questo spazio viene dato risalto anche agli altri prodotti del Gruppo Iveco. Sono quindi presenti un Dumper rigido Astra, un bus granturismo Domino HDH Euro 5 di Irisbus e un'autoscala antincendio di 30 metri su meccanica Eurocargo. A completare l'esposizione una macchina movimento terra della New Holland.

Dall'area esterna partono le navette per raggiungere il Crossdromo "Vincenzo Agusta" di Ciglionne Malpensa, in prossimità dell'omonimo aeroporto, dove è stata allestita l'area test per il nuovo Daily 4x4. Sono a disposizione una decina di veicoli allestiti con cassone fisso e ribaltabile.

Durante tutta la durata del Salone sullo stand Iveco sono stati organizzati alcuni eventi di animazione. Tra i più importanti, nella giornata di domenica 7 Ottobre, la consegna dello Stralis AS440S50T/P al fortunato autista vincitore del concorso indetto in partnership con Autogrill durante la Carovana Iveco per l'Italia.

Da citare poi la presentazione del "Campionato Mondiale di Abilità di Guida", in programma a Ottobre 2008 a Torino e organizzato dalla UICR (Union International des Chauffeurs Routiers), l'Associazione internazionale che tutela e difende gli interessi degli autisti professionisti. Sempre lo stand Iveco ospiterà la premiazione del torneo di "Braccio di Ferro" organizzato da "Noi Camionisti".

È importante sottolineare infine che Iveco sarà nuovamente al fianco dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, con altri partner e il patrocinio del Parlamento Europeo, nella *terza campagna sulla Sicurezza stradale* il cui tema sarà la "Sicurezza per gemellare l'Europa".

Proprio al Transpotec, il 5 Ottobre alle ore 10.00 presso la Sala Sagittarius del Centro Congressi di FieraMilano, si svolgerà la Conferenza stampa di presentazione della Campagna, alla quale seguirà alle ore 11 un Convegno sul tema "La Tecnologia per la Sicurezza: un Valore per i costruttori" che costituisce la prima tappa del tour europeo.

IVECO DAILY: la migliore scelta per i professionisti

Il Nuovo Daily si conferma un mezzo di lavoro e di trasporto accessibile a tutti, leader per produttività e versatilità nella sua categoria, perfetto per ogni tipo di clima, carico e missione.

In coerenza con la prima e più importante richiesta di ogni cliente al momento dell'acquisto di un veicolo commerciale leggero, il Nuovo Daily risponde offrendo innanzitutto "valore". Ecco allora una gamma ampia e articolata che si compone di tre classi: L, S e C. Con ruote singole o gemellate posteriori a seconda della massa totale a terra da 3,3 a 6,5 tonnellate. Per i cabinati i passi variano da 3.000 a 4.750 mm e la carrozzabilità da 2.520 mm a 6.200 mm. Per i furgoni, invece, i passi vanno da 3.000 a 3.950 mm, la volumetria varia da 7 a 17 metri cubi e le altezze disponibili sono tre: 1.540, 1.900 e 2.100 mm.

Robusto e affidabile come solo un costruttore di veicoli industriali può garantire, il Daily adotta un telaio a longheroni che assicura rigidità strutturale, resistenza alla fatica e durata nel tempo.

Stile italiano firmato Giugiaro

Il Nuovo Daily precorre ancora una volta i tempi: va al di là del concetto di "bello e funzionale", per proporsi come elemento distintivo dell'immagine aziendale. Per divenire punto di riferimento nel panorama attuale anche dal punto di vista dell'immagine, occorre un vero e proprio "salto di qualità". Per questo lo stile porta la firma di uno dei più famosi designer del mondo: Giorgetto Giugiaro.

Il veicolo si sviluppa lungo una linea armonica segnata da tratti distintivi che lo rendono immediatamente riconoscibile. A iniziare da un frontale forte ed essenziale, dominato da un fortissimo "family feeling" Iveco, dove spicca la perfetta integrazione tra il complesso paraurti-griglia, il cofano e il tetto. La posizione più elevata del paraurti aumenta la protezione del veicolo, mentre le luci anteriori, con antinebbia integrati, completano la sua immagine accattivante e personalissima.

Visto di profilo, il Nuovo Daily esprime tutta la sua solidità e la sua capacità di carico in una linea elegante e slanciata. In particolare, sulla fiancata risaltano gli specchi esterni con ampio grandangolo che assicurano ottima visibilità posteriore e integrano elegantemente gli indicatori di direzione (più visibili grazie alla maggiore altezza).

Anche la parte posteriore è stata ridisegnata con il preciso obiettivo di esprimere equilibrio e forza. Come dimostra, per esempio, la disponibilità dello spoiler con prese d'aria sul tetto, in cui sono incorporati il terzo stop e l'illuminazione dell'area di carico. Ma nuovi sono anche i gruppi ottici posteriori (con luci retromarcia e antinebbia su entrambi i lati), le cerniere, la pedana e le protezioni sottoporta. Senza contare che per rendere ancora più ricca la personalità del Nuovo Daily si può, a richiesta, adottare il paraurti verniciato in tinta carrozzeria.

La cabina

Giugiaro firma anche la nuova cabina che si contraddistingue per il cambio al centro della plancia e per la nuova leva del freno di stazionamento più corta (a parità di sforzo richiesto). La combinazione di queste due soluzioni migliora l'ergonomia dei movimenti di chi guida e la facilità di attraversamento dell'abitacolo. Inoltre, a rendere particolarmente confortevole il lavoro e i viaggi a bordo del Nuovo Daily contribuiscono i nuovi sedili studiati per essere ancora più comodi e avvolgenti, il volante ergonomico e gli originali pannelli delle porte.

Comfort e funzionalità caratterizzano anche la plancia, realizzata in un materiale "soft feeling", che propone tre cassette a norma DIN (a richiesta, è disponibile un altro cassetto DIN posto al centro dell'ampia mensola che corre sul padiglione lungo tutta la parte superiore del parabrezza). Infine, la gestione dello spazio è garantita anche dai numerosi vani portaoggetti. Il comfort può essere completato da contenuti come il sensore di parcheggio, il vano refrigerato, il sistema di illuminazione dell'area di carico (integrato con il terzo stop nello spoiler posteriore), il riscaldamento addizionale con timer per l'accensione programmata, la chiusura centralizzata con telecomando integrato nella chiave.

Nuovo e più efficiente è il sistema di chiusura delle porte posteriori; la nuova porta laterale è dotata di un sistema di scorrimento in sospensione, che garantisce grande affidabilità e richiede un minor sforzo per l'apertura e la chiusura.

Il Cambio automatizzato Agile

Un altro importante "plus" del Daily è il cambio "Agile" automatizzato a 6 marce che si può usare sia in modalità automatica, sia in modalità sequenziale contribuendo in maniera determinante a elevare il comfort del guidatore. Questo cambio contribuisce a migliorare l'ergonomia e la facilità di guida e offre notevoli vantaggi prestazionali. Tecnicamente, si tratta di un cambio meccanico con innesti attuati elettronicamente, sviluppato per soddisfare le esigenze specifiche di chi guida un veicolo commerciale.

Il Daily su strada

Il Nuovo Daily dimostra la sua vera natura su strada, dove offre un controllo e una maneggevolezza di livello assoluto. Da sempre, infatti, il comfort di marcia e il comportamento dinamico sono caratteristiche peculiari dei veicoli Iveco: e il Daily non fa eccezione. Il telaio camionistico (che garantisce la massima robustezza in ogni circostanza di guida e di carico), le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e il ponte posteriore rigido: questi sono gli ingredienti che fanno di Daily un campione in termini di capacità di assorbimento delle asperità stradali, di linearità e precisione nella risposta dello sterzo, di tenuta di strada e stabilità in manovra.

A richiesta, è possibile equipaggiare il Nuovo Daily con la sospensione pneumatica posteriore, ideale per il trasporto di persone o di merci delicate, e quando è necessaria un'altezza del piano di carico particolarmente ridotta.

Da sempre il Daily è considerato un "campione di motricità". Merito della trazione posteriore e dei propulsori ad alte prestazioni: infatti la prima garantisce che il carico in ogni condizione gravi sull'asse posteriore mentre i secondi assicurano coppia e potenza da sempre ai vertici della categoria.

Il risultato? Aderenza e motricità insuperabili in ogni condizione di carico, di terreno e di fondo stradale.

Caratteristiche esaltate ulteriormente dalla presentazione della nuova versione 4x4 che è la novità assoluta del Transpotec 2007.

Nuovi motori Euro 4: più potenza e coppia

Il cliente può scegliere tra le versioni 2.3 litri (da 96, 116 o 136 CV) e 3.0 litri (da 146 o 176 CV).

I cinque propulsori turbodiesel sono quattro cilindri in linea e hanno quattro valvole per cilindro, azionate direttamente da un doppio albero a camme in testa con comando punterie idraulico. Sono motori "common rail", e quindi la pressione d'iniezione non dipende dal numero di giri del motore, ma è gestita in modo indipendente da un dispositivo di controllo elettronico. Com'è noto, la gestione elettronica ottimizza la combustione grazie a due iniezioni pilota che precedono l'iniezione principale, garantendo così prestazioni elevate, consumi specifici ridotti, minore rumorosità e un controllo delle emissioni molto più efficace dei diesel tradizionali.

Per ridurre i tempi di fermata tecnica e quindi le perdite di produttività, il cambio dell'olio e del filtro avviene a intervalli di 40 mila km; il 2.3 litri adotta una cinghia dentata di distribuzione con durata 240 mila km o cinque anni, mentre il 3.0 litri utilizza una catena di distribuzione "for life" collaudata fino a 350 mila km. Oltre a queste caratteristiche, i nuovi motori offrono ancora più ecologia, potenza, coppia ed elasticità. È stata introdotta la turbina a geometria variabile anche sulla gamma 2.3 litri (motore .14).

I motori 3.0 litri sono disponibili su tutte le versioni e sono stati ancora potenziati: ora il 3.0 HPI sviluppa 146 CV con coppia massima di 350 Nm, e il 3.0 HPT offre addirittura 176 CV con coppia massima di 400 Nm, il valore più alto della categoria. A questo, il Nuovo Daily 3.0 HPT aggiunge una straordinaria elasticità: la coppia massima è infatti costante da 1.450 a 3.000 giri, ma già a 1.250 giri sono disponibili 380 Nm. Nessun concorrente ha un campo così ampio.

Tutti i propulsori sono a norma Euro 4. Nell'introdurre i nuovi propulsori Euro4 Iveco è stata facilitata dal fatto di avere una gamma motori giovane e all'avanguardia della tecnologia. Infatti, sui veicoli "light duty" è in grado di raggiungere i rigorosi livelli di legge senza neppure fare uso della "trappola" per il particolato.

Alla base di questo primato c'è la tecnologia "cooled EGR". La tecnologia EGR (Exhaust Gas Recirculation) riduce le emissioni di NOx attraverso il ricircolo di una quantità controllata di gas di scarico, refrigerati e reimmessi nella camera di combustione. In questo modo la formazione di NOx rimane sotto controllo. Per gli impieghi e le situazioni dov'è richiesto un ulteriore abbattimento delle emissioni, all'EGR viene affiancato il "Diesel Particulate Filter", di serie per i veicoli "heavy duty" e trasporto persone.

A completamento della gamma del Nuovo Daily è disponibile anche la versione CNG (Compressed Natural Gas), quindi a metano, del motore F1C 3.0 litri da 136 CV e 350 Nm di coppia.

Rispetto dell'ambiente, il nuovo Daily CNG

Il Nuovo Daily conferma anche la sua vocazione ecologica. Tutti i suoi propulsori soddisfano i limiti di emissione Euro 4 anche senza il filtro del particolato sui modelli Light Duty (29L, 35S, 35C e 50C). Ma per rispettare le norme particolarmente restrittive adottate in alcuni centri urbani, il sistema DPF (Diesel Particulate Filter) è offerto come optional su tutte le motorizzazioni (è di serie sui veicoli destinati al trasporto persone e quelli con MTTdi 6,0 e 6,5 t.).

A proposito di rispetto dell'ambiente, è importante sottolineare che l'offerta Daily include anche la versione a metano. Iveco ha scelto già da molti anni di farsi promotore dello sviluppo di propulsori ecologici. Si tratta di un investimento che ha un valore non solo sociale, ma anche economico per il cliente. Infatti la propulsione a metano offre un minore costo del carburante e consumi più bassi. La scelta tecnologica fatta da Iveco, quella della combustione stechiometrica, garantisce un ulteriore vantaggio in termini di emissioni.

Questo consente al Daily CNG di essere l'unico veicolo della sua categoria ad avere l'omologazione EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle), così in molte città i Daily CNG possono circolare anche in caso di blocco del traffico. Anche sul versante della distribuzione ci sono novità importanti: la rete del metano, una volta quasi inesistente, comincia a crescere. In Italia ci sono attualmente 624 stazioni di servizio, in Germania sono operativi 655 distributori e si prevede di arrivare a 900 entro il 2009, in Francia "Gaz de France" sta avviando la sperimentazione del "metano fai da te" che consentirà di riempire il serbatoio usando il gas domestico. Tutto questo conferma che oggi il metano è una delle reali alternative ai carburanti tradizionali, non solo dal punto di vista tecnologico, ma anche da quello commerciale.

Grande attenzione alla sicurezza

Il Nuovo Daily garantisce il completo controllo in tutte le condizioni stradali, una grande facilità di guida e la massima tenuta di strada. Più ancora dei singoli dispositivi, è l'insieme di tutte le soluzioni adottate a renderlo uno dei veicoli commerciali più sicuri del segmento. Sicurezza che si percepisce fin dal primo sguardo.

Oltre a un impianto frenante con eccellenti prestazioni, il Nuovo Daily offre un sistema antibloccaggio ABS completo di correttore elettronico della frenata EBD (Electronic Brake force Distribution); può essere dotato di ESP (sistema di controllo attivo della dinamica longitudinale e trasversale del veicolo) e di ASR (sistema che limita lo slittamento delle ruote motrici in accelerazione, per prevenire sovrasterzo o sottosterzo di potenza e migliorare lo spunto su fondi a scarsa aderenza). Per quanto riguarda, la sicurezza passiva, oltre all'airbag del guidatore, il Nuovo Daily può essere dotato anche di airbag per il passeggero e doppio window bag (sempre con cinture di sicurezza pre-tensionate).

Daily è stato il primo veicolo commerciale leggero ad adottare il sofisticato ESP8 (Electronic Stability Program), l'ultima generazione del programma di controllo della stabilità. Il nuovo dispositivo "riconosce" la distribuzione del carico, adattando così l'intervento del sistema alle varie tipologie di

allestimento e situazioni di carico. L'ESP verifica di continuo l'aderenza dei pneumatici al terreno sia in senso longitudinale sia in senso laterale e, in caso di sbandata, interviene per ripristinare la direzionalità e la stabilità del veicolo. Tramite sensori rileva, infatti, la rotazione del veicolo attorno al suo asse verticale (velocità d'imbardata), l'accelerazione laterale e l'angolo del volante impostato dal guidatore (che indica la direzione scelta). Confrontando questi dati con i parametri elaborati da un computer, l'ESP stabilisce, attraverso un complesso modello matematico, se il veicolo sta percorrendo la curva entro i limiti di aderenza, oppure se è in procinto di sbandare di muso o di coda (sottosterzo o sovrasterzo). Per riportarlo sulla traiettoria corretta genera un momento d'imbardata contrario a quello che causa l'instabilità, frenando singolarmente la ruota opportuna (interna o esterna) e agendo sul motore per ridurne la potenza.

Parte integrante dell'ESP8 è il sistema Hill Holder che assiste il guidatore nelle partenze in salita. Si attiva quando la centralina ESP percepisce la variazione di inclinazione del veicolo. In fase di spunto in salita la centralina si predispose all'intervento a marcia inserita e con i pedali del freno e della frizione premuti. Così la pressione alle pinze posteriori viene mantenuta per circa 2,5 secondi dopo aver rilasciato il pedale del freno, consentendo al guidatore di partire con facilità. In caso di partenza in discesa con la prima marcia inserita, la funzione Hill Holder non si attiva. La stessa logica è attiva anche con la retromarcia inserita, aiutando l'autista nelle partenze senza ricorrere all'ausilio del freno a mano.

L'ESP8 include anche il sistema antislittamento ASR (Anti Slip Regulation) che provvede, con l'ausilio di freni e del controllo motore, a ottimizzare la trazione a qualsiasi velocità. Basandosi sul numero di giri delle ruote calcolato dai sensori dell'ABS, il dispositivo calcola il grado di slittamento e ripristina l'aderenza attivando due diversi sistemi di controllo. Quando un'eccessiva richiesta di potenza provoca il pattinamento di entrambe le ruote motrici (in caso di aquaplaning o su terra, neve o ghiaccio), riduce la coppia del propulsore intervenendo sulla centralina di controllo motore. Se invece a pattinare è una sola ruota, questa viene automaticamente frenata senza che il guidatore intervenga sul pedale del freno. Si ottiene così un effetto simile a quello prodotto dal differenziale autobloccante.

Ciò consente al Nuovo Daily di disimpegnarsi agevolmente su fondi stradali a bassa aderenza. L'inserimento dell'ASR è automatico ad ogni avvio del motore, ma in alcune condizioni particolari è importante per l'autista poter disattivare in sicurezza la funzionalità. Il disinserimento dell'ASR è utile, per esempio, quando si usano le catene da neve. Per questo sul Daily è possibile disattivare l'ASR, limitatamente al controllo motore, al di otto dei 60 km/h.

L'impianto frenante è in linea con gli elevati obiettivi di sicurezza attiva, quindi il Nuovo Daily è equipaggiato con un sistema frenante di elevata efficacia e di eccellente modulabilità che assicura una frenata pronta e progressiva. Potenziato per tutte le versioni, l'intervento maggiore è stato effettuato sull'impianto frenante delle classi "L" e "S" (fino a 3,5 t). Infatti, è stato aumentato il diametro dei dischi anteriori e posteriori e, anche anteriormente, è stato scelto l'impiego di dischi autoventilanti. Il risultato finale è un ridotto spazio di arresto: il veicolo passa da 100 a 0 km/h in 42 metri a pieno carico. A carico parziale questa distanza scende ben al di sotto dei 40 metri. Infine, l'integrazione della funzione freno di stazionamento nella pinza posteriore (sul modello 35C) consente una più facile manutenzione e una riduzione della tara di circa 9 Kg. Oltre ad avere un eccellente impianto frenante, il Nuovo Daily è dotato del sistema anti-bloccaggio ABS8, il più avanzato oggi disponibile, completo di Assistenza alla Frenata di Emergenza (HBA) e di correttore elettronico della frenata EBD (Electronic Brake force Distribution). Quest'ultimo ripartisce sempre in maniera ottimale l'azione frenante tra asse anteriore e posteriore, garantendo in ogni condizione il pieno controllo e permettendo di sfruttare al massimo la potenza frenante.

All'avanguardia anche nell'elettronica

Il Nuovo Daily è sinonimo di qualità e affidabilità grazie anche a scelte progettuali rigorose, molte delle quali "non visibili": si pensi alla completa riprogettazione dell'impianto elettrico che oggi è contraddistinto dall'innovativa architettura CAN-Bus. Rispetto ai cablaggi tradizionali, questo sistema presenta uno schema più lineare, richiede un minor numero di connessioni con una riduzione di circa il 30% dei cablaggi, migliora e

facilita la diagnostica off-board e on-board e aggiunge nuove funzionalità in linea con le future evoluzioni del mondo automotive. Il CAN-Bus accresce anche la leggendaria versatilità del Daily: grazie alla disponibilità di connettori specifici, il nuovo sistema è in grado di interfacciarsi con ogni tipo di allestimento, dal carro attrezzi al carro frigo, dal camper al minibus.

I nuovi display comunicano lo stato del veicolo e le informazioni di viaggio attraverso il trip computer. Sono disponibili nuove radio (anche con lettore MP3) e un navigatore fisso a doppio vano DIN (che consente di adottare uno schermo di grandi dimensioni), un sistema vivavoce con tecnologia Bluetooth che garantisce la massima sicurezza di guida in tutte le condizioni. Il dispositivo è integrato nella plancia e consente al cliente dotato di cellulare Bluetooth di utilizzare il telefono anche se questo è nella tasca di una giacca o in una borsa, abbassando automaticamente il volume dell'autoradio e utilizzando le casse dell'impianto stereo per ascoltare la voce dell'interlocutore. Offre inoltre la possibilità di leggere la rubrica sul display del veicolo facendo scorrere il menu senza allontanare le mani dal volante utilizzando gli appositi comandi.

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI ESPOSTI

Nuovo Daily 29L12 Minivan Comfort (10 mc)

Motore 2,3 HPI Common Rail
Potenza Max 85 kW (116 CV), 3100-3900 giri/min
Coppia Max 270 Nm (28 Kgm), 1800-2800 giri/min
Cambio 5 Marce + Rm manuale
Configurazione assi 4x2
Volume 10 mc
M.T.T. 3300 Kg
M.T.C. 5300 Kg
Tara 2070 Kg

Mission: agile come un'auto e forte come un Daily, il partner ideale degli artigiani

Nuovo Daily 35C18 Cabinato

Motore 3,0 HPT Common Rail + VGT
Potenza Max 130 kW (176 CV), 3200-3500 giri/min
Coppia Max 400 Nm (41 Kgm), 1250-3000 giri/min
Cambio 6 Marce + Rm manuale
Configurazione assi 4x2
M.T.T. 3500 Kg
M.T.C. 7000 Kg
Tara 1940 Kg

Mission: il cabinato di 3,5 t di maggior prestazioni e robustezza

Nuovo Daily 50C14DG 6+1

Motore 3,0 HPT Sequenziale Multipoint a metano
Potenza Max 100 kW (136 CV), 2730-3500 giri/min
Coppia Max 350 Nm (36 Kgm), 1500-2730 giri/min
Cambio 6 Marce + Rm manuale
Configurazione assi 4x2
M.T.T. 5200 Kg
M.T.C. 8700 Kg
Tara 2540 Kg

Mission: emissioni EEV, impiego urbano e municipalità

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI ESPOSTI

Nuovo Daily 35C15V (H2 3300 12 mc)

Motore 3,0 HPI Common Rail
 Potenza Max 107 kW (146 CV), 3000-3500 giri/min
 Coppia Max 350 Nm (36 Kgm), 1400-2600 giri/min
 Cambio 6 Marce + Rm manuale
 Configurazione assi 4x2
 Volume 12 mc
 M.T.T. 3500 Kg
 M.T.C. 7000 Kg
 Tara 2330 Kg
 Mission: furgone per la distribuzione urbana

Nuovo Daily 65C18 Cabinato

Motore 3,0 HPT Common Rail + VGT
 Potenza Max 130 kW (176 CV), 3200-3500 giri/min
 Coppia Max 400 Nm (41 Kgm), 1250-3000 giri/min
 Cambio 6 Marce + Rm manuale
 Configurazione assi 4x2
 M.T.T. 6500 Kg
 M.T.C. 10000 Kg
 Tara 2260 Kg
 Mission: Top di gamma Daily per prestazioni e portata

IVECO EUROCARGO: il campione è sempre lui

L'avvento delle motorizzazioni Euro 4 ed Euro 5 ha rafforzato la leadership di Eurocargo in Italia e in Europa. Un successo che si rinnova per un modello che sa rispondere al meglio alle richieste degli operatori della distribuzione urbana e delle missioni a breve raggio.

Fin dal lancio, avvenuto nel 1991, Eurocargo è stato l'indiscusso punto di riferimento del mercato europeo, con una posizione di leadership nel segmento dalle 6 alle 18 t di MTT. Nessun veicolo industriale ha vinto più premi di lui nella storia: International Truck of the Year 1992, Road Tester Choice 1993, Record mondiale 1993 contenimento consumi per la versione 7,5 t, Fleet Truck of the Year 1995, miglior camion d'importazione in Germania 1996, MidiEuro Test 1996 per economia nei consumi e produttività complessiva per la versione 12 t, MidiEuro Test 1998 per la versione 7,5 t, Best Light Truck 2002.

Flessibile ed efficiente

Il segreto di questo successo è semplice quanto vincente: essere uno strumento di lavoro congeniale al settore della distribuzione e dei trasporti a breve raggio. Per la sua flessibilità, facilità di allestimento e costi di esercizio contenuti, è apprezzato per un'ampia tipologia di missioni principalmente sulle brevi distanze e in ambiente urbano.

Eurocargo ha la capacità di offrire soluzioni adeguate alle variegata esigenze degli operatori del trasporto.

Regolamentazioni nazionali e locali – con particolare riferimento alle diverse discipline per l'accesso ai centri urbani –, organizzazione della distribuzione delle merci e dei prodotti alimentari, abitudini degli utenti, sono fattori che generano una domanda estremamente diversificata di volumi e portate utili. Eurocargo risponde a tutte queste istanze con l'ampiezza e flessibilità della gamma, la più completa del segmento con 300 modelli base articolati in oltre 3 mila configurazioni.

Chi acquista Eurocargo verifica la sua flessibilità fin dalla scelta tra cabina corta, cabina lunga a tetto basso o alto e cabina doppia, i numerosi passi, le sospensioni paraboliche o semiellittiche, pneumatiche posteriori e

pneumatiche integrali, i cambi meccanici a cinque, sei e nove rapporti e il cambio automatico Allison S3000 a cinque rapporti. Proprio quest'ultimo, disponibile per i modelli dal ML120E al ML180E, è la soluzione ideale per chi opera in situazioni di traffico intenso con frequenti "stop and go", come nelle missioni di raccolta rifiuti urbani. Inoltre i cambi manuali a 9 marce non hanno più griglie di innesto affiancate, ma lavorano su una sola "H", e il passaggio dalle marce lente a quelle veloci avviene tramite un comando posto sulla manopola.

Eurocargo è il primo veicolo della sua categoria con la leva del cambio in posizione ergonomica sulla plancia, garantendo la massima facilità nell'attraversamento cabina per l'assenza di barriere intermedie. Il comando del cambio utilizza un cavo "bowden" invece della tradizionale tiranteria. Questo sistema presenta grandi vantaggi in termini di comfort di guida: precisione di innesto, rapidità del cambio marce, carichi di innesto minori e assenza di vibrazioni sulla leva.

Infine, su tutte le cabine Eurocargo si entra e si esce con un gradino a soli 50 cm da terra sulle versioni da 7,5 a 12 t, e due gradini sulle versioni da 12 a 18 t. Se si pensa che un autista impegnato nelle consegne può dover salire e scendere dal veicolo fino a 55 volte in sette ore, si comprende l'importanza di questa soluzione in termini di comfort per chi lavora.

Motori all'avanguardia

Flessibilità, innovazione, qualità dei materiali: ecco il mix vincente del cuore pulsante di Eurocargo, i motori Tector disponibili in nove diverse potenze, da 140 a 300 CV. Con l'introduzione delle nuove motorizzazioni Euro 4/5, la gamma Eurocargo offre al cliente un motore con curve di potenza e di coppia ancora migliorate rispetto alle versioni Euro 3. Il Tector 4 cilindri (3.920 cc) offre potenze da 140 a 182 CV e valori di coppia da 460 a 610 Nm, contro i 129-170 CV e 430-560 Nm delle versioni Euro 3.

Il Tector 6 (5.880 cc) offre potenze da 217 a 299 CV e valori di coppia da 680 a 1050 Nm, contro i 182-275 CV e 570-930 Nm delle versioni Euro 3. Il valore di coppia massimo nella maggior parte dei casi si raggiunge già a 1.200 giri/min e rimane costante fino a 2.100 giri/min. Tra questi due regimi la curva di coppia è piatta e costante: nessun altro motore può mantenere questi livelli di coppia e potenza in uno spettro di ben 900 giri.

Sui nuovi motori Tector Euro 4/5, che adottano la tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction) sfruttando la reazione chimica tra i gas di scarico e l'additivo AdBlue per abbattere le emissioni, è stato anche modificato l'orientamento della turbina e sono stati adottati nuovi iniettori in un sistema common-rail evoluto con pressione di iniezione elevata da 1.400 a 1.600 bar.

Le prestazioni dei Tector Euro 4/5 si traducono in un miglior utilizzo del motore e soprattutto in un sensibile risparmio di carburante, ridotto dal 3,5 al 6,5% rispetto ai consumi del modello Euro 3. Anche l'impianto elettrico, completamente rinnovato, contribuisce all'economia di esercizio: maggiore affidabilità ottenuta riducendo il numero di componenti elettrici e cavi, maggiore efficienza in virtù della comunicazione più veloce e precisa tra tutti i componenti elettronici e le centraline a bordo del veicolo tramite linea CAN, e maggiore flessibilità grazie alla predisposizione per nuovi eventuali dispositivi elettronici opzionali.

Non sorprende quindi che il mercato abbia confermato la fiducia a questo modello che in Italia è stabilmente sopra il 60% di quota ed è leader anche in Europa.

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI ESPOSTI

Eurocargo ML140E25WS – Euro 5

Cabina Corta

Motore Tector E25, 6 cilindri in linea

Cilindrata 5880 cc

Potenza Max 185 kW (251 CV) a 2700 giri/min

Coppia Max 850 Nm (87 Kgm) da 1250 a 2100 giri/min

Cambio 6 marce + Rm

Configurazione assi 4x4

Passo 3690 mm

Sospensioni Paraboliche/paraboliche

M.T.T. 14000 Kg

M.T.C. 28000 Kg

Tara 5755 Kg

Mission: posa e manutenzione linee elettriche, viabilità invernale, gestione del territorio

Eurocargo ML150E25K – Euro 5

Cabina Corta

Motore Tector E25, 6 cilindri in linea

Cilindrata 5880 cc

Potenza Max 185 kW (251 CV) a 2700 giri/min

Coppia Max 850 Nm (87 Kgm) da 1250 a 2100 giri/min

Cambio 9 marce + Rm

Configurazione assi 4x2

Passo 3690 mm

Sospensioni Paraboliche/paraboliche

M.T.T. 15000 Kg

M.T.C. 32500 Kg

Tara 4810 Kg

Mission: predisposizione specifica per allestimenti con gru retrocabina

Press Release

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI ESPOSTI

Eurocargo ML180E28/P – Euro 5

Cabina Lunga, tetto alto
 Motore Tector E28, 6 cilindri in linea
 Cilindrata 5880 cc
 Potenza Max 205 kW (279 CV) a 2500 giri/min
 Coppia Max 950 Nm (97 Kgm) da 1250 a 2100 giri/min
 Cambio 9 marce + Rm
 Configurazione assi 4x2
 Passo 6210 mm
 Sospensioni Paraboliche/pneumatiche
 M.T.T. 18000 Kg
 M.T.C. 32500 Kg
 Tara 5925 Kg
 Mission: distribuzione a medio raggio

Eurocargo ML100E18K – Euro 5

Cabina Corta
 Motore Tector E18, 4 cilindri in linea
 Cilindrata 3920 cc
 Potenza Max 130 kW (177 CV) a 2700 giri/min
 Coppia Max 570 Nm (58 Kgm) da 1250 a 2100 giri/min
 Cambio 6 marce + Rm
 Configurazione assi 4x2
 Passo 3150 mm
 Sospensioni Semiellittiche/semiellittiche
 M.T.T. 10000 Kg
 M.T.C. 18000 Kg
 Tara 3570 Kg
 Mission: distribuzione materiale edile, opere pubbliche

NUOVO STRALIS: nato per chi guida

Stralis è uno strumento di lavoro pensato per soddisfare ogni esigenza di trasporto pesante su gomma dalle 18 alle 44 t di MTT. È quindi un veicolo pesante chiamato a svolgere un'ampia gamma di missioni con caratteristiche assai diverse, su percorsi di lungo e medio raggio e per il trasporto di merci e carichi svariati.

La vera novità del nuovo Stralis riguarda soprattutto la cabina: essa è il risultato di una progettazione e di un lavoro complesso svolto con determinazione anche insieme a clienti e concessionari per ottenere un risultato di grande comfort e prestazione.

La nuova cabina

Tre diversi tipi di cabina dedicati a specifiche missioni. Stralis Active Day: dotato di una cabina corta con tetto basso, indicato per missioni a medio raggio, per impieghi urbani e suburbani che non richiedono pernottamenti. Stralis Active Time: veicolo dedicato alle medie e lunghe percorrenze, nazionali o internazionali, con cabina lunga a tetto basso o alto. Stralis Active Space: il top della gamma Stralis 2007, adesso disponibile anche in una nuova versione a tetto basso.

L'impegno di Iveco nei confronti del cliente è alla base delle azioni di miglioramento intraprese su Stralis e ha guidato tutte le fasi di progettazione della nuova cabina. La prima richiesta dei clienti era avere più spazio, e per farlo abbiamo creato una nuova cabina a tetto alto, aumentando anche la volumetria della zona posteriore.

Il design esterno

Con l'evoluzione estetica, curata dal Centro Stile Iveco, si è realizzato un frontale che accentua ulteriormente la personalità del veicolo introducendo un chiaro "family feeling" tra le varie gamme Iveco, Stralis è un camion bello da vedere. La griglia è di dimensione maggiore, ma lascia spazio alla possibilità di inserire il logo del cliente sopra la calandra. Il nuovo paraurti incorpora i gruppi ottici, una soluzione elegante che facilita anche l'accesso per la manutenzione.

Sulle fiancate, totalmente ridisegnate, sono ora disponibili due ampi vani laterali con apertura a comando elettrico, le cui dimensioni sono state aumentate del 60% rispetto al modello Stralis precedente. È stato inoltre creato un secondo vano sottocabina che porta a quasi 500 litri la capacità totale di stivaggio. Infine, anche grazie al nuovo kit aerodinamico, il CX è migliorato del 2%.

Gli interni

La prima cosa che si nota entrando in cabina è lo spazio a disposizione. La nuova cabina Active Space offre una volumetria superiore del 20% rispetto al modello precedente. Una serie di vani (ora illuminati) migliora la possibilità di usufruire dello spazio. La corsa dei sedili è stata allungata rendendo più confortevole la posizione di guida per le persone di alta statura. Il nuovo sedile pneumatico è a quattro gradi di libertà, con corsa aumentata di 40 mm rispetto al modello precedente, per un totale di 220 mm.

L'ergonomia del posto guida permette di azionare i comandi del freno a decompressione, del rallentatore idraulico, del cruise control, del selettore EuroTronic e della radio senza staccare le mani dal volante. Sempre in tema di ergonomia, abbiamo migliorato la leggibilità del cluster multifunzione.

Molte e importanti le innovazioni anche nell'allestimento interno. I letti a doghe sono stati ingranditi: 746x2020 mm per il letto inferiore, 784x1940 mm per quello superiore. Il loro comfort è migliorato, grazie all'uso di nuovi materiali, e il sistema di ribaltamento del letto superiore (con molle ad aria) ne consente un'apertura rapida e agevole. Migliorato anche l'accesso con la nuova scaletta in alluminio. Per quanto riguarda il letto inferiore, sono tre le possibili configurazioni: tre moduli con sedile "Angelo" (con schienale ribaltabile) integrato sul lato passeggero e tavolino nel modulo centrale per un relax da ambiente domestico; oppure tre moduli senza sedile "Angelo" sostituito dal sedile passeggero, con notevole miglioramento del comfort; infine un unico modulo per il massimo comfort notturno in accoppiamento

con un contenitore scorrevole (capacità 100 litri) posizionato a fianco del frigorifero.

La nuova traversa superiore ospita numerosi vani portaoggetti con sportelli, la cui apertura e chiusura è agevolata dall'utilizzo di molle a gas; ampi volumi sono disponibili sotto il lettino inferiore e su entrambi i lati della cabina. Il tavolino pieghevole ha dimensioni maggiorate. L'illuminazione interna è stata potenziata con nuovi punti luce a soffitto. Nella configurazione a uno o due autisti, con sedile passeggero fisso o rotante, con due lettini o con bagagliaia superiore, con lettino inferiore comfort o componibile, per realizzare una comoda zona living, Active Space si propone come l'ambiente di lavoro e di vita ideale per le missioni a lungo raggio.

Il pavimento è rivestito con materiale lavabile e, in generale, la qualità dei materiali avvicina il livello dei nuovi interni a quello del precedente allestimento "Executive". Sul Nuovo Stralis sono stati adottati innovativi tessuti in cotone e microfibra che garantiscono una maggiore durata nel tempo; la superficie della plancia è stata arricchita con l'uso di una nuova goffratura morbida e le plastiche sono trattate con rivestimenti "soft-touch".

La maggior parte dei miglioramenti introdotti sulla cabina Active Space sono stati estesi alle altre cabine della gamma. Questo fa del Nuovo Stralis, in tutte le sue versioni, l'ambiente ideale per ogni tipo di missione: a breve, medio e lungo raggio.

Primatista di performance

Ai suoi clienti, Iveco non offre soltanto un telaio con il motore e le ruote, ma soluzioni di trasporto a 360° gradi. Iveco e la sua Rete fanno squadra con il cliente offrendogli non solo un prodotto di eccellenza, ma anche tutti i servizi che rispondono alle sue esigenze: servizi finanziari, contratti di manutenzione, assistenza tecnica, soluzioni integrate per il trasporto professionale.

Lo Stralis è il risultato di questo approccio. È un vero primatista in termini di performance complessiva, e rappresenta la migliore risposta alle aspettative e alle esigenze dei nostri clienti. Questo anche grazie a una offerta estremamente ricca e articolata: tre motorizzazioni con potenza da 310 a 560 CV, cambi manuali, automatici ed automatizzati, trattori e cabinati in configurazione 4x2, 6x2, 6x4, sospensioni meccaniche, pneumatiche e “full pneumatic” con soluzioni “grandi volumi” e “casce mobili”, tre cabine e quattro altezze di tetto. Se teniamo conto anche dell’offerta di diversi passi, tutte queste variabili offrono ben 6.500 configurazioni diverse, quasi 1.000 in più del modello precedente.

Il motore: “cuore” pulsante

I motori Cursor sono una famiglia di motori che ha già ampiamente dimostrato le sue qualità in termini di prestazioni, consumi e affidabilità. Nelle versioni da 8, 10 e 13 litri coprono un range di potenze da 310 a 560 CV e valori di coppia massima fino a 2.500 Nm. Potenti e affidabili, i Cursor sono stati concepiti per garantire non solo prestazioni eccellenti, ma anche costi di gestione contenuti.

Stralis è stato progettato per offrire al cliente un basso costo totale di esercizio, grazie al contenimento delle due principali voci di costo relative al veicolo: manutenzione e consumi. Stralis riduce i costi di manutenzione limitando all’essenziale i tempi di fermo macchina con intervalli prolungati di cambio olio (150 mila km) e una diagnostica di bordo e di officina rapida e precisa.

I motori Cursor Euro 5 sono un punto di riferimento in termini di coppia, durata, costi di manutenzione e di esercizio: consumano infatti fino al 5% in meno rispetto alle già economiche versioni Euro 3.

La meccanica

A valle del motore, un'ampia scelta di cambi, ponti e assali garantisce perfetta corrispondenza tra catena cinematica e missioni d'uso, a tutto vantaggio della produttività del veicolo.

Catena cinematica. Per trasferire alle ruote motrici tutta la potenza dei motori Cursor, Iveco si avvale di componenti e tecnologie ai vertici del mercato.

I cambi sono disponibili in un'ampia gamma di versioni: meccanici ZF a 9 o 16 velocità (con sistema di servo-assistenza 'servoshift' per garantire cambi marcia confortevoli); automatici Allison specificamente mirati per le mission "stop and go"; automatizzati EuroTronic a 12 marce.

I ponti posteriori Arvin Meritor e Iveco sono caratterizzati da grandi doti di resistenza e limitata necessità di manutenzione; sono disponibili nelle versioni a semplice e a doppia riduzione per garantire massima affidabilità anche nelle missioni più impegnative.

Telaio. Iveco è famosa per la robustezza dei suoi telai, e il telaio di Stralis non fa eccezione alla regola. I longheroni, a doppio collo di bottiglia con sezione a "C" e collegati tramite traverse chiodate, sono di acciaio speciale Fe E 490 ad alto limite di snervamento e hanno spessori da 6,7 mm a 7,7 mm.

Impianto elettrico. L'intero cablaggio di Stralis, in cabina e sul telaio, è realizzato con architettura CAN-Bus e tecnologia Multiplex: una soluzione che permette di far dialogare tutte le centraline dei principali organi e sensori del veicolo in modo estremamente efficiente. La riduzione dei cavi a bordo e dei punti di connessione si traduce in una migliorata affidabilità dell'impianto, un layout elegante e pulito sul telaio e un abbattimento significativo di tempi e costi di servizio.

Impianto frenante. Tutta la gamma Stralis è dotata di serie di un impianto a dischi ventilati di alta qualità. Per le versioni Cursor 10 e Cursor 13 è previsto il comando elettronico EBS che ha la funzione di ottimizzare l'intervento in frenata. Per le missioni su percorsi con forti dislivelli, è disponibile su Stralis il rallentatore ZF Intarder di seconda generazione, caratterizzato da un campo regimi più ampio per la coppia massima di rallentamento e da una riduzione dell'assorbimento di potenza a vuoto, a tutto vantaggio dei consumi.

Sicurezza attiva. Sulla gamma Stralis è disponibile il controllo elettronico della stabilità ESP a cui è possibile affiancare importanti accessori come l'Hill Holder, che aiuta l'autista nelle partenze in salita impedendo per alcuni secondi l'arretramento spontaneo del veicolo.

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI ESPOSTI

Stralis AT440S45T/P – Euro 5

Cabina Active Time

Motore Cursor 10, 6 in linea

Cilindrata 10308 cc

Potenza Max 332 kW (450 CV) a 2100 giri/min

Coppia Max 2100 Nm (214 Kgm) da 1050 a 1550 giri/min

Cambio EuroTronic II ZF 12AS2330TD

Configurazione assi 4x2

Passo 3650 mm

Sospensioni Paraboliche/pneumatiche

M.T.T. 18000 Kg

M.T.C. 44000 Kg

Tara 7400 Kg

Mission: trasporto medio/lungo raggio (nazionale/regionale)

Stralis AS440S56T/P – Euro 5

Cabina Active Space

Motore Cursor 13

Cilindrata 12880 cc, 6 in linea

Potenza Max 412 kW (560 CV) a 1900 giri/min

Coppia Max 2500 Nm (255 Kgm) da 1000 a 1575 giri/min

Cambio EuroTronic II ZF 12AS2530TD

Configurazione assi 4x2

Passo 3800 mm

Sospensioni Paraboliche/pneumatiche

M.T.T. 18000 Kg

M.T.C. 44000 Kg

Tara 7750 Kg

Mission: trasporto lungo raggio (internazionale)

Press Release

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI ESPOSTI

Stralis AS260S50Y/PS – Euro 5

Cabina Active Space

Motore Cursor 13

Cilindrata 12880 cc, 6 in linea

Potenza Max 368 kW (500 CV) a 1900 giri/min

Coppia Max 2300 Nm (234 Kgm) da 1000 a 1525 giri/min

Cambio EuroTronic II ZF 12AS2330TD

Configurazione assi 6x2

Passo 4200 mm

Sospensioni Paraboliche/pneumatiche

M.T.T. 26000 Kg

M.T.C. 44000 Kg

Tara 8190 Kg

Mission: distribuzione lungo raggio

Stralis AD260S36Y/PS – Euro 5

Cabina Active Day

Motore Cursor 8, 6 cilindri in linea

Cilindrata 7790 Cc

Potenza Max 265 kW (360 CV) a 2400 giri/min

Coppia Max 1500 Nm (153 Kgm) da 1125 a 1685 giri/min

Cambio 16 Marce ZF 16S1620TD

Configurazione assi 6x2

Passo 3800 mm

Sospensioni Paraboliche/pneumatiche

M.T.T. 26000 Kg

M.T.C. 44000 Kg

Tara 7350 Kg

Mission: distribuzione medio/corto raggio, distribuzione a temperatura controllata

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI ESPOSTI

Stralis AD320S45Y/PS (Novità, 4 assi stradale) – Euro 5

Cabina Active Day
 Motore Cursor 10, 6 cilindri in linea
 Cilindrata 10308 Cc
 Potenza Max 332 kW (450 CV) a 2100 giri/min
 Coppia Max 1500 Nm (153 Kgm) da 1125 a 1685 giri/min
 Cambio 16 marce ZF 16S2220TD
 Configurazione assi 8x2
 Passo 6050 mm
 Sospensioni Paraboliche/pneumatiche
 M.T.T. 32000 Kg
 M.T.C. 44000 Kg
 Tara 9080 Kg
 Mission: distribuzione materiale edilizio, collettame ferroso, cisterne

Stralis AD440S45T/P SL (Novità, trasporto carburante) – Euro 5

Cabina Active Day
 Motore Cursor 10, 6 cilindri in linea
 Cilindrata 10308 cc
 Potenza Max 332 kW (450 CV) a 2100 giri/min
 Coppia Max 2100 Nm (214 Kgm) da 1050 a 1550 giri/min
 Cambio EuroTronic II ZF 12AS2330TD
 Configurazione assi 4x2
 Passo 3650 mm
 Sospensioni Paraboliche/Pneumatiche
 M.T.T. 18000 Kg
 M.T.C. 44000 Kg
 Tara 6270 kg
 Mission: specifica versione alleggerita per trasporto carburante
 (allestimento Super Light)

NUOVO TRAKKER: il professionista in cava

L'ultima evoluzione della gamma fuoristrada Iveco, il nuovo Trakker, arriva sul mercato partendo dalle esigenze del cliente e prosegue il cammino di successo della ben nota gamma di veicoli cava-cantiere e costruzioni Iveco, concepiti per soddisfare le più elevate aspettative degli operatori del settore.

L'evoluzione più recente del Trakker coniuga la tradizionale robustezza con il comfort di guida ed una qualità di vita a bordo a livello di veicolo stradale sia per quanto riguarda i bassi livelli di rumorosità interna che le rifiniture dell'interno cabina. Un aspetto risulta subito evidente a chi adopera il nuovo Trakker: la qualità di guida.

Lo stretto legame familiare tra il nuovo Trakker e il nuovo Stralis si evidenzia nell'utilizzo delle cabine Active Day (AD) e Active Time (AT) dello Stralis.

Il design della cabina

La caratteristica distintiva della nuova gamma riguarda la parte anteriore del veicolo: il nuovo Trakker ha un design tipico, sviluppato dal Centro Stile Iveco in base alle esigenze evidenziate dai clienti, perché rispettare chi guida significa anche offrirgli un camion bello da vedere.

La nuova calandra con griglia di grande dimensione, disegnata coerentemente al "family feeling" della nuova gamma Stralis, rende agevole la personalizzazione grafica da parte del cliente. Il paraurti di acciaio in tre parti, una delle caratteristiche della nuova gamma Trakker, è verniciato di nero per intonarsi alle parti in plastica in tinta unita.

In cabina, il nuovo materiale di rivestimento del sedile di colore blu scuro con il logo Iveco ricamato in argento identifica chiaramente il nuovo Trakker. Anche qui il materiale plastico in tinta unita è di un grigio più scuro rispetto alla versione precedente, con il vantaggio che piccoli graffi e abrasioni non appaiono come scoloriture della superficie.

Il modello AD è a cabina corta con tetto basso, mentre il modello AT è a cabina lunga per missioni che richiedono all'autista di trascorrere la notte a bordo ed è disponibile con tetto basso o alto. La cabina AT dispone di un nuovo vano portaoggetti esterno situato sul lato passeggero, oltre a quello già presente nella versione precedente sul lato guida. Per entrambi, il meccanismo di apertura è controllato elettricamente.

Tutti i comandi sono chiaramente visibili e facilmente raggiungibili per consentire il controllo del mezzo in totale sicurezza e comfort. I comandi di freno motore a decompressione, rallentatore idraulico, radio, cruise control del nuovo Trakker si trovano in una posizione ergonomicamente più efficace in modo da permettere l'azionamento senza staccare le mani dal volante in cui - altra novità del Trakker - è integrato il selettore marce EuroTronic 2, un cambio totalmente automatizzato che permette all'autista di concentrarsi interamente sulla strada e sul carico. Anche selezionando la modalità manuale, la leva del cambio integrata nel piantone di guida consente un cambio marce in totale sicurezza.

Al comfort di guida contribuisce la leva di comando frizione su cuscinetti, una novità del nuovo Trakker, che ne rende molto dolce l'innesco. Grazie all'efficiente impianto di climatizzazione e all'eccellente isolamento acustico, il nuovo Trakker assicura all'autista una guida piacevole e sicura anche in condizioni sfavorevoli. Inoltre, è disponibile a richiesta la sospensione pneumatica della cabina, novità per la cabina corta (AD).

Facilità di allestimento

I veicoli utilizzati nei cantieri edili sono principalmente carri. L'allestimento più diffuso è certamente la versione ribaltabile, ma esistono anche applicazioni particolari, come le betoniere e le pompe per calcestruzzo, oltre a piattaforme e cassoni con gru.

Date queste premesse, è chiaro che l'intervento dell'allestitore è necessario soprattutto per i cabinati. Il nuovo Trakker facilita l'allestimento grazie a opportune dotazioni elettriche e meccaniche.

In particolare, oltre alla disponibilità di differenti catene cinematiche, adotta di serie:

- l'"expansion module" (modulo dedicato alla programmazione per gli allestitori);
- la predisposizione per l'applicazione di PTO, che comprende i collegamenti e i relativi comandi elettrici sul quadro strumenti. Unitamente all'"expansion module", consente di controllare e programmare fino a 3 prese di forza in modo indipendente. Questo equipaggiamento risulta fondamentale quando l'allestitore deve procedere al montaggio di prese di forza non direttamente fornite da Iveco;
- le connessioni elettriche per gli interventi di allestimento sono presenti sia all'interno della cabina che sul telaio per fornire elettricità a luci e accessori;
- una caratteristica del modulo di espansione è il CAN data bus di tipo aperto con protocollo ISO 11898 per la trasmissione dati, disponibile su richiesta. Il nuovo impianto elettrico con prese a telaio migliora la flessibilità degli interventi di allestimento e la manutenzione periodica, anche grazie al modulo di espansione elettronico con data bus specifico.

Costi d'esercizio ridotti

Il nuovo Trakker riduce i costi di manutenzione, abbassando i tempi di fermo macchina grazie a intervalli di cambio olio motore estremamente elevati (uno all'anno in media) e attraverso una diagnostica di bordo veloce e accurata. La manutenzione periodica del nuovo Trakker è supportata dall'architettura elettrica EasyMux. Questo sistema consente una comunicazione ottimizzata tra i principali sistemi

del veicolo grazie a un cablaggio semplificato, un numero ridotto di cavi, fusibili e relè, offrendo, se necessario, una diagnostica rapida e accurata per consentire al veicolo di essere sempre operativo.

Le configurazioni del nuovo Trakker

La nuova gamma Trakker è più ampia che mai e consente al cliente di personalizzare il veicolo per ogni specifica missione. Come per la precedente, la nuova gamma prevede versioni a “pesi legali” e “mezzo d’opera”, queste ultime concepite appositamente per gli impieghi che richiedono telai e catene cinematiche adatte a sopportare le condizioni di lavoro più gravose.

La principale novità del nuovo Trakker è rappresentata dalle sospensioni pneumatiche posteriori per le versioni “mezzo d’opera”, che vanno ad aggiungersi a quelle già disponibili per i modelli a “pesi legali”.

La gamma dei cabinati comprende modelli a 2, 3 e 4 assi, con motore Cursor 8 da 360 CV e Cursor 13 da 410, 450 e 500 CV.

Le versioni a 3 e 4 assi nelle configurazioni 6x4 e 8x4 sono rivolte sia all’impiego su strada che fuori strada e all’utilizzo specifico per betoniere.

La configurazione 8x8 è disponibile solo con cabina corta e motore Cursor 13 da 450 CV.

La gamma dei trattori comprende modelli a 2 e 3 assi.

Quelli a 2 assi, nella configurazione 4x2, sono disponibili con Cursor 13 da 450 e 500 CV, mentre le versioni 4x4 con Cursor 13 da 410 e 450 CV.

I trattori 3 assi, nella configurazione 6x4, sono disponibili con Cursor 13 da 450 e 500 CV, mentre i 6x6 esclusivamente con Cursor 13 da 450 CV. L’intera gamma è disponibile sia con cabina corta “AD” che con cabina lunga “AT”.

Impianto frenante

Gli assali sono provvisti di freni a disco, mentre i motoassali e i ponti sono equipaggiati con freni a tamburo per garantire un'eccellente manovrabilità in fuoristrada.

Tutte le varianti mantengono il freno motore a decompressione Iveco e, per il motore Cursor 13 da 410 CV, l'efficienza frenante è migliorata dal freno motore combinato.

Sospensioni

Le sospensioni meccaniche sono derivate dalle soluzioni adottate per i modelli precedenti. Nuove sospensioni pneumatiche con capacità da 26 t sono disponibili, per i mezzi d'opera, sui tandem 6x4 e 8x4.

L'abbinamento a barre stabilizzatrici antirollio garantisce un'elevata stabilità del veicolo anche in condizioni di impiego fuoristrada particolarmente ardue e in presenza di baricentri alti.

Motori e trasmissioni

I motori Cursor 8 e 13 montati sul Trakker garantiscono potenze da 360 fino a 500 CV per le missioni più impegnative. Tutte le versioni sono equipaggiate con freno motore a decompressione, mentre sul Cursor 13 da 410 CV è stato inserito il nuovo freno motore CEB (Compressed Engine Brake) a contropressione costante.

La gamma di trasmissioni prevista per il nuovo Trakker comprende il cambio automatizzato EuroTronic 2 a 12 marce con comandi integrati sul piantone di guida e il cambio manuale ZF a 16 marce provvisto di servo-shift.

Una caratteristica tipica dei Cursor è quella di fornire la massima potenza e coppia per una vasta gamma di regimi di rotazione del motore. Il turbocompressore a geometria variabile fornisce un'elevata coppia già a bassi regimi, che viene mantenuta in un ampio intervallo di giri. Allo stesso modo, la potenza massima del motore si ottiene molto prima della velocità massima di rotazione, ed è mantenuta fino al suo raggiungimento.

Tutti i motori Cursor sono certificati e conformi ai limiti Euro 5 per le emissioni allo scarico che sono raggiunti utilizzando il sistema SCR (Selective Catalytic Reduction), che consente anche una riduzione del consumo di combustibile fino al 5% rispetto alle già economiche versioni Euro 3.

Potenti e affidabili, i motori Cursor sono stati progettati per garantire non solo eccellenti prestazioni, ma anche bassi costi d'esercizio unitamente ad un elevato comfort di guida grazie alla loro eccezionale flessibilità.

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI ESPOSTI

Trakker AD380T45 – Euro 5

Cabina Active Day
 Motore Cursor 13, 6 cilindri in linea
 Cilindrata 12880 cc
 Potenza Max 332 kW (450 CV) a 1900 giri/min
 Coppia Max 2200 Nm (224 Kgm) da 1000 a 1435 giri/min
 Cambio 16 marce ZF 16S2220TO
 Configurazione assi 6x4
 Passo 3200 mm
 Sospensioni Paraboliche/paraboliche
 M.T.T. 33000 Kg
 M.T.C. 56000 Kg
 Tara 9820 Kg
 Mission: ribaltabile, betoniera

Trakker AD410T45/P

(Novità, sospensione pneumatica posteriore) – Euro 5

Cabina Active Day
 Motore Cursor 13, 6 cilindri in linea
 Cilindrata 12880 cc
 Potenza Max 332 kW (450 CV) a 1900 giri/min
 Coppia Max 2200 Nm (224 Kgm) da 1000 a 1435 giri/min
 Cambio 16 marce ZF 16S2220TO
 Configurazione assi 8x4
 Passo 4250 mm
 Sospensioni Paraboliche/pneumatiche
 M.T.T. 40000 Kg
 M.T.C. 56000 Kg
 TARA 10930 Kg
 Mission: ribaltabile, betoniera

Iveco

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

Con i suoi 24.500 dipendenti, Iveco produce in 28 stabilimenti ubicati in 16 paesi del mondo, con tecnologie di eccellenza sviluppate in 5 centri di ricerca. Oltre che in Europa l'azienda è presente in Cina, in Russia in Australia, in Argentina, Brasile e Sud Africa. Oltre 4.600 punti di assistenza in più di 100 Paesi garantiscono supporto in tutte le aree geografiche in cui c'è un veicolo Iveco al lavoro.