

Nuevo Daily Iveco

1	El Nuevo Daily en breve	1
2	De profesionales a profesionales	7
3	Versatilidad y robustez para el transporte	12
4	Motores Euro4 con más potencia y par	14
5	El máximo placer de conducción y de viaje	18
6	Seguridad y respeto medioambiental	25
7	Estilo italiano firmado por Giugiaro	33
8	Daily Irisbus: el mejor confort para el transporte de personas	35
9	De la financiación a la asistencia: los servicios Iveco	37
10	La mejor elección para los profesionales	40

El Nuevo Daily en breve

Desde 1978, el Daily ha firmado las innovaciones más importantes del transporte ligero en Europa y, en todas sus versiones, siempre ha sentado cátedra para los vehículos comerciales ligeros: bastidor de largueros, turbodiesel de inyección directa, intercooler, motores de gas natural, furgón de 17 m³ y 210 cm de altura, common rail y cambio de 6 marchas. En todo ello, Daily se ha anticipado al mercado y ha marcado el patrón incluso para la competencia.

El Nuevo Daily conserva inalterada la combinación de tecnología, robustez y calidad que le ha hecho famoso entre los profesionales y aprovecha el lanzamiento de los motores Euro 4 para presentarse ante ellos completamente renovado en cuanto a estilo y funciones.

Hoy, una vez más, el Daily ofrece a sus clientes lo mejor en todos los aspectos, sin reserva alguna: con unas formas diseñadas por Giugiaro para exaltar su personalidad y enriquecer su prestigio, se presenta equipado con una gama de motores única en su categoría por potencia y elasticidad y con una cabina de conducción rica de funciones innovadoras y de soluciones técnicas de vanguardia.

Porque el secreto del éxito del Daily está en la capacidad de desarrollarse sin renunciar a su esencia y, así, confirmar los valores constituyentes de su ADN (fiabilidad, eficacia y versatilidad de uso) y, por consiguiente, ofrecer de nuevo respuestas convincentes a las nuevas exigencias del transporte profesional, tecnolo-

gía de motores de elevado nivel y diseño innovador. Aquí radica su fuerza comercial y, por esto, cada cinco minutos hay alguien en el mundo que compra un vehículo Daily.

Y el nuevo modelo lo tiene todo para seguir siendo competitivo.

En efecto, el Nuevo Daily es fruto del diálogo entre dos interlocutores que hablan el mismo lenguaje: por un lado, aquellos que buscan fiabilidad, versatilidad y productividad, y, por el otro, los técnicos de Iveco con su competencia y experiencia en el campo de los vehículos comerciales e industriales.

Gracias a su bastidor de largueros, a la facilidad para adaptarse a cualquier tarea, a las diferentes carrocerías y a sus motores turbo-

diesel, potentes, elásticos y económicos, el Nuevo Daily se confirma como el vehículo comercial ligero preferido por los transportistas de mercancías y de personas.

Presentado en las versiones furgón, chasis con cabina y minibús, el nuevo vehículo Iveco une la solidez y la funcionalidad de un camión con las prestaciones y la manejabilidad típicas de los vehículos mucho más ligeros, sin renunciar jamás a su característico estilo innovador.

Hoy, el Nuevo Daily se avanza de nuevo al futuro y satisface una tendencia emergente en el mundo del transporte, sobre todo ligero: Giorgetto Giugiaro ha creado una línea fluida que une un frontal agresivo, un lateral limpio y un posterior renovado. Todo ello enriquecido

con algunos elementos inéditos como, por ejemplo, la chapa frontal que acentúa todavía más el *family feeling* Iveco, el spoiler con tomas de aire en el techo, en el que se incorpora la tercera luz de freno y la iluminación del área de carga y los nuevos grupos ópticos delanteros y traseros.

Desde siempre campeón de motricidad, el Nuevo Daily confirma la clásica tracción trasera e introduce numerosas novedades en el campo de los motores (todos Euro 4). Por ejemplo, el 2,3 litros se ha dotado con turbina de geometría variable mientras que los motores de 3 litros (disponibles para todas las versiones, incluidos los minibús) han aumentado su par y potencia. La versión 3.0 HPI ofrece

146 CV y 350 Nm. Aún más significativo es el aumento del 3.0 HPT que llega a 176 CV con 400 Nm de par máximo suministrado de manera constante de 1.250 a 3.000 rpm: el récord de la categoría. Por todo ello, la gama Daily es la más elástica de su categoría y se sitúa entre las mejores.

El Nuevo Daily es estilo innovador y potencia de los motores pero también confort y ergonomía. La nueva cabina, proyectada también por Giugiaro, mejora la ergonomía de los movimientos del conductor y facilita el paso de un lado al otro gracias al cambio en el centro del salpicadero y a la nueva palanca del freno de estacionamiento que, aún siendo más corta, no requiere una fuerza de accionamiento

to mayor. Los nuevos asientos son más confortables y envolventes y el espacio interno es más cómodo y práctico de gestionar gracias a los numerosos portaobjetos. Para una absoluta comodidad de conducción y de viaje, el vehículo incorpora un sensor de aparcamiento, un sistema de iluminación del área de carga, integrado con la tercera luz de freno en el spoiler trasero, y la calefacción suplementaria con temporizador para el encendido programado.

El Nuevo Daily mantiene las facilidades de conducción a las cuales están acostumbrados sus clientes. Como siempre, es un campeón en cuanto al agarre en carretera y handling, capacidad de absorción de las asperezas y facilidad de maniobra; por lo tanto, es el vehículo adecuado para cualquier trabajo, en autopista

y en montaña, en uso mixto y en centros urbanos. Todo ello, gracias a las suspensiones delanteras con ruedas independientes, el robusto bastidor del vehículo y los ejes traseros de puente rígido.

Desde hace algunos años, Iveco propone una nueva concepción del vehículo comercial que, cada vez más, presta mayor atención a la seguridad y al respeto por el medio ambiente. En este sentido, el Nuevo Daily mejora ulteriormente el sistema de frenado. Por ejemplo, en la versión 3,5 t (clase S), gracias a los frenos de disco potenciados, el vehículo pasa de 100 a 0 km/h en 42 m. Es más, el Nuevo Daily puede equiparse con ABS/EBD, y, como el modelo precedente, con el sistema ESP de última generación (ESP8) con ASR integrado.

Además del airbag del conductor, suministrado de serie en la versión Combi para el transporte de personas, el nuevo vehículo Iveco puede equiparse con airbag para el pasajero y airbag de cortina.

Desde la protección del conductor y los pasajeros hasta el respeto medioambiental. El Nuevo Daily confirma su vocación ecológica: todos los motores de la nueva gama respetan los límites de la normativa Euro 4 usando solamente el sistema EGR (*Exhaust Gas Recirculation*) sin necesidad de un filtro para partículas en las versiones *light duty*; para responder a las más severas normas vigentes en algunos centros urbanos, todos los Daily se han dotado con filtros para partículas (DPF), de serie en las versiones de 6,5 ton y para el transporte de personas.

A estas características ganadoras, el Nuevo Daily añade innovaciones destinadas a mejorar el nivel de fiabilidad. Por ejemplo, el sistema eléctrico y electrónico de última generación, basado en la innovadora arquitectura CAN-BUS que, con relación a los sistemas tradicionales, se caracteriza por una mayor simplicidad y un menor número de conexiones, una mejor interfaz para el diagnóstico y posibilidad de incorporar nuevas funciones previstas en la futura evolución del mundo automotor (desde el navegador satelital hasta la radio con lector de MP3 pasando por el sistema viva voz Bluetooth).

Para lograr la máxima fiabilidad y las mejores condiciones de trabajo para los profesionales, se ha pensado en todos los detalles: como el nuevo cierre de las puertas traseras y el

sistema de deslizamiento en suspensión de la puerta lateral.

No ha cambiado en nada la capacidad y la distribución territorial de la red de venta y asistencia de Iveco (más de 2000 puntos sólo en Europa), caracterizada desde siempre por el alto nivel de profesionalidad y de servicios ofrecidos: financiación, contratos de mantenimiento, asistenta rápida en el Customer Center internacional multilingüe, etc.

A los profesionales del transporte, Iveco ofrece Daily, una de las gamas más amplia y completa del segmento.

La gama se compone de tres clases, según el peso total cargado: L, S y C, cada una disponible en la versión de furgón o chasis con ca-

bina. Cada clase satisface un tipo determinado de clientes y de exigencias con cinco potencias de motores, varias distancias entre ejes, alturas, longitudes, volumetrías y configuraciones para las puertas laterales y traseras.

En total, se pueden obtener más de 2.5000 configuraciones para responder adecuadamente a cualquier demanda de los clientes.

Resumiendo, el Nuevo Daily se confirma como la mejor elección de los profesionales del sector y el desarrollo coherente de un modelo ganador: solo hay que recordar que, actualmente, hay más de un millón de Daily circulando por las carreteras de todo el mundo.

2

De profesionales a profesionales

El Nuevo Daily es la respuesta concreta dada por los profesionales del sector a otros profesionales; dos realidades empresariales que hablan un mismo lenguaje y comparten objetivos. Por una parte, están la competencia y la experiencia acumuladas por Iveco en el campo de los vehículos comerciales e industriales. Por la otra, las exigencias de clientes que buscan fiabilidad, versatilidad y productividad. De este encuentro ideal, nace el nuevo vehículo comercial Iveco.

Realizado en tres versiones (furgón, chasis con cabina y minibús), el Nuevo Daily se confirma como el más sólido y fiable vehículo de su segmento. Sin duda, el mérito está en las sólidas bases en las cuales se funda el modelo,

especialmente apreciadas por los profesionales: el soporte de un bastidor de largueros; la facilidad para adaptarse a cualquier tarea y carrocería, y la fuerza de sus motores turbodiesel, potentes, elásticos y económicos. A todo ello, el modelo añade un sinfín de novedades que siguen despertando el interés del público.

El Nuevo Daily confirma las características y los valores constituyentes de su ADN y, una vez más, ofrece un camión robusto en una dimensión que garantiza la máxima versatilidad en los usos urbanos, tecnología de motores de alto nivel y diseño innovador.

Precisamente, sus más de treinta años de éxito se deben a su extraordinaria capacidad de desarrollarse sin renunciar a su esencia. El

tiempo es el juez más severo y no se permanece en los vértices por tanto tiempo sin tener la clave del éxito ni la capacidad de renovarla continuamente.

Hoy, le toca al Nuevo Daily recoger el testigo.

Una historia de éxitos

Recordemos brevemente las etapas más importantes del modelo que, desde 1978 hasta hoy, ha sido el protagonista absoluto del transporte ligero en Europa y en el mundo. Ya en su lanzamiento, en 1978, el Daily era apreciado por su configuración innovadora, típica de los vehículos industriales: suspensiones delanteras con ruedas independientes, estructura portan-

te con bastidor, motor anterior longitudinal y tracción trasera. A estas características ganadoras, el vehículo añadía una manejabilidad y un confort nuevos en el transporte comercial.

Así, empieza la historia del Daily: no sólo el primer vehículo industrial ligero de Iveco sino también el camión europeo más pequeño. Es un éxito sin precedentes: entre 1978 y 1995 se fabrican más de 450.000 vehículos. Por lo tanto, desde su lanzamiento, el Daily se confirma como la respuesta ideal para todos los trabajos del transporte ligero.

Otro factor determinante del éxito del Daily en todos estos años ha sido la vitalidad tecnológica y comercial, fruto de la constante atención prestada por Iveco al desarrollo de

los vehículos y a la continua actualización de la gama, tanto en las carrocerías como en las motorizaciones y los equipamientos. Por ejemplo, en 1985 debuta el TurboDaily (dotado con el primer *pequeño* turbodiesel europeo con inyección directa producido en serie) y, en el mismo periodo, se presentan las versiones 4x4 militar y el primer Daily eléctrico. En 1989 sale la nueva gama Daily: actualizada en estilo y tecnología, propone motores más potentes y un nuevo cambio. Y, siempre en el mismo año, se introduce el potente motor turbo intercooler de 116 CV. En 1998, se lanza la versión de gas metano Daily CNG (*Compressed Natural Gas*), que, durante muchos años, será exclusiva de Iveco y, todavía hoy, sigue siendo uno de

los vehículos comerciales más ecológico del mundo.

Resumiendo, los Daily y los Turbo Daily representan, durante los ochenta y los noventa, lo mejor en calidad, seguridad, innovación y fiabilidad Iveco en el mundo. Como demuestra también la inauguración en 1991 de la primera línea de montaje del TurboDaily en los establecimientos de Nanchino (China). Se trata del primer fruto del contrato firmado en 1986 con Iveco para fabricar en China, con licencia, vehículos ligeros con peso total cargado de 3 a 5 toneladas.

Así, llegamos a 1996, cuando en el mercado europeo entra el Nuevo Daily, la segunda gran evolución de la gama, que confirma las

dotes vencedoras del modelo precedente: excepcional capacidad de carga permitida por el robusto bastidor de largueros, óptima motricidad gracias a la tracción trasera, suspensiones delanteras con ruedas independientes, diseño moderno y aerodinámico, motores y grupos mecánicos técnicamente de vanguardia, cabina elegante y confortable.

Tres años después, en Jerez de la Frontera (España), Iveco lanza una nueva gama de vehículos ligeros estudiados para satisfacer un sinnúmero de actividades. Una vez más, se llama Daily; su definición es *City Camion*. Es confortable, ágil, de gran capacidad, pensado para la carga y la descarga de mercancías y para utilizarse en los centros urbanos. Pero es potente,

seguro y fiable, como su predecesor, y ensiguado es apreciado por los clientes para un uso intenso y prolongado. La dirección es la correcta: en 2000, el nuevo vehículo comercial Iveco gana el prestigioso título *Van of the Year 2000*. Sin olvidar que, en 1999, Iveco se lanza por primera vez en el segmento de los furgones ligeros con peso total cargado de 2,8 a 3,49 toneladas, ampliando una vez más la oferta.

En los años siguientes, Daily sigue evolucionando sin parar. Esta vez, es una nueva generación de motores: en 2002, debutan las versiones .10 HPI y .12 HPI y, en octubre de 2004, llegan el Daily .14 HPI y el Daily .17 HPT, además de una especial versión de Daily *AGile* con un cambio automatizado que puede utili-

zarse en modalidad secuencial o automática. También en 2004 Iveco introduce el sistema ESP (*Electronic Stability Program*).

A cada lanzamiento, la imagen del Daily se moderniza con intervenciones estilísticas que reafirman el diseño como un valor característico del vehículo.

Esta política de innovación sigue manteniendo alto el éxito de pública y crítica del Daily: en 2005, la revista *Motor Transport* le otorga el título de *Fleet Van of the Year* y la revista *Whan Van?*, el de *Van of the Year*.

Versatilidad y robustez para el transporte

Robusto y fiable, como sólo un fabricante de vehículos industriales puede garantizar, el Iveco Daily se equipa con un bastidor de largueros que asegura rigidez estructural, resistencia a la fatiga y duración en el tiempo.

Por esto, el Nuevo Daily es sinónimo de calidad y fiabilidad, gracias también a un sinfín de novedades proyectuales, muchas de las cuales *no se ven*: sólo hay que pensar en la completa proyectación del sistema eléctrico que, hoy, se ha realizado con la innovadora arquitectura CAN-BUS.

Con relación a los sistemas tradicionales, este sistema presenta un esquema más lineal, requiere un menor número de conexiones (una reducción de casi el 30%), mejora y faci-

lita el diagnóstico *off-board* y *on-board* y añade nuevas funciones, pensadas ya para la futura evolución del mundo automotor. El CAN-BUS mejora la legendaria versatilidad del Daily: gracias a la disponibilidad de conectores específicos, el nuevo sistema podrá conectarse con cualquier equipamiento: desde el camión grúa al camión frigorífico, pasando por el camper y el minibús.

Además, las nuevas pantallas comunicarán el estado del vehículo y las informaciones de marcha a través del ordenador de viaje. También habrá, nueva radio (con lector de MP3) y, a partir de finales de 2006, un navegador fijo con doble compartimiento DIN (que permite emplear una pantalla de grandes di-

mensiones) y un sistema viva voz con tecnología Bluetooth que garantiza la máxima seguridad de conducción en todas las condiciones. El dispositivo está integrado en el salpicadero y permite que un cliente con teléfono móvil Bluetooth lo utilice incluso si está en un bolsillo o en una bolsa, bajando automáticamente el volumen del autorradio y utilizando los altavoces del sistema estéreo para escuchar la voz del interlocutor. También ofrece la posibilidad de leer la agenda en la pantalla del vehículo.

Por último, en el Nuevo Daily se han efectuado numerosas intervenciones para mejorar la calidad real y la percibida, empezando por el nuevo y más eficaz sistema de cierre de las puertas traseras, continuando con la ubica-

ción de los nuevos depósitos del combustible, a mayor altura del suelo (superior a 200 mm), y terminando con la nueva puerta lateral con sistema de deslizamiento en suspensión que garantiza una mayor fiabilidad y requiere un menor esfuerzo para la apertura y el cierre.

Motores Euro4 con más potencia y par

Desde siempre, el modelo Daily se ha considerado un campeón de motricidad. Mérito de la tracción trasera y de sus motores de altas prestaciones: la primera asegura el máximo empuje en correspondencia del punto máximo de carga y los segundos aseguran un par y potencia entre los mejores de su categoría. ¿El resultado? Adherencia y motricidad insuperables en cualquier condición de carga, terreno y firme de la carretera.

El Nuevo Daily no sólo mantiene estas características ganadoras sino que las mejora.

El cliente puede elegir entre las versiones de 2,3 litros (de 96, 116 o 136 CV) o 3 litros (de 146 o 176 CV). En concreto, los cinco motores turbodiesel son de 4 cilindros en línea y poseen cuatro válvulas por cilindro, accionadas directamente por un doble árbol de levas en culata con

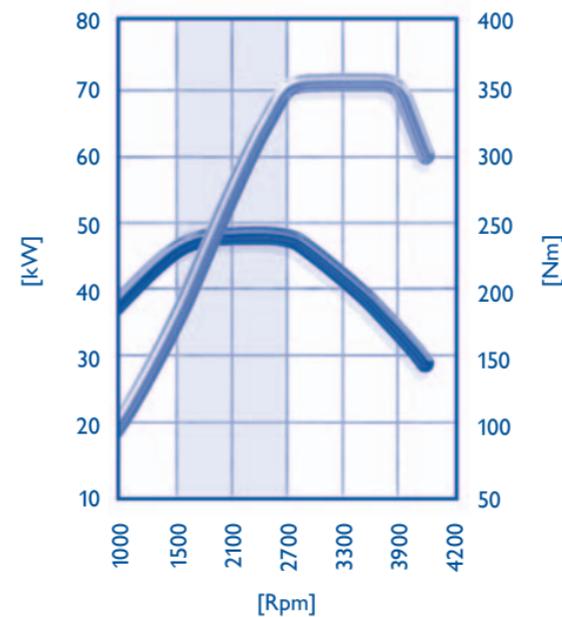
empujadores de mando hidráulico. Son motores common rail en los cuales la presión de inyección no depende del número de revoluciones del motor sino que se gestiona de manera independiente mediante un dispositivo de control electrónico. Además, como bien se sabe, el sistema common rail optimiza la combustión gracias a una breve inyección piloto de gasóleo que asegura elevadas prestaciones, consumos específicos reducidos y control más eficaz de las emisiones con relación a los Diesel tradicionales.

Para reducir los tiempos de parada técnica y, por lo tanto, las pérdidas de productividad, el aceite y el filtro se han de cambiar cada 40.000 km; el 2,3 litros lleva una correa dentada de distribución con duración de 240.000 km o 5 años y el 3,0 lleva una cadena de distribución de larga duración probada hasta 350.000 km.

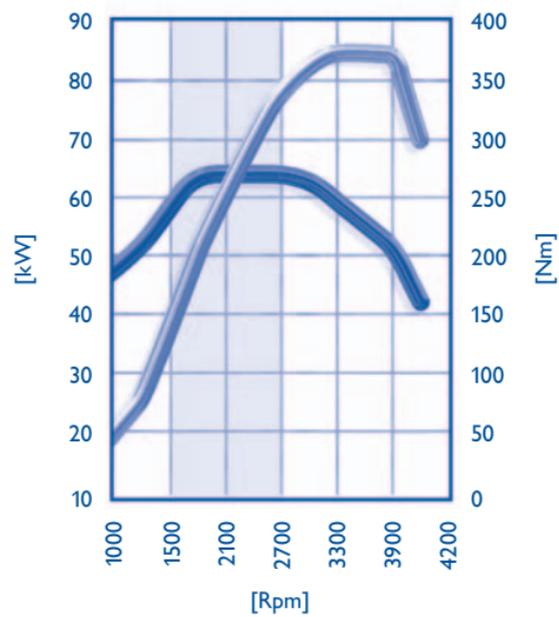
Además de estas características, los nuevos motores ofrecen más ecología, potencia, par y elasticidad. Todos los motores respetan la norma Euro 4.

En concreto, la gama de 2,3 litros (motor .14) se ha dotado con una turbina de geometría variable mientras que los motores de 3,0 litros (disponibles para todas las versiones, incluidos los minibús) han aumentado su par y potencia. Ahora, el 3.0 HPI desarrolla 146 CV, con un par máximo de 350 Nm y el 3.0 HPT ofrece incluso 176 CV con 400 Nm de par máximo: el récord de la categoría. A este récord, el Nuevo Daily 3.0 HPT añade una extraordinaria elasticidad que confirma la disponibilidad de par constante de 1250 a 3000 revoluciones. Entre la competencia, nadie ofrece un campo tan amplio.

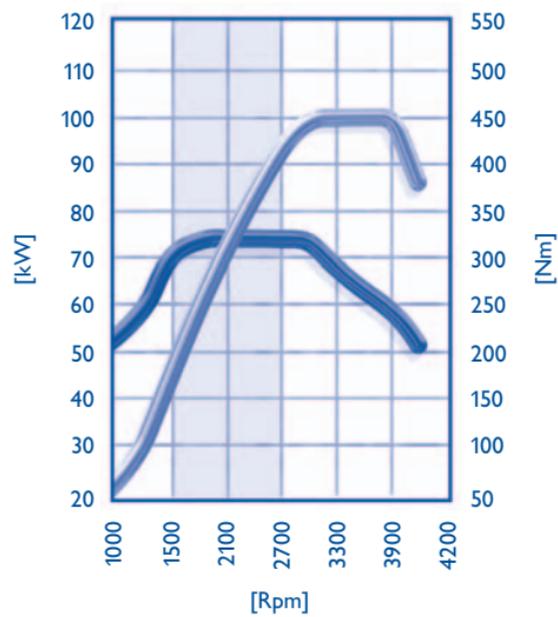
2.3 HPI – 96 HP E4



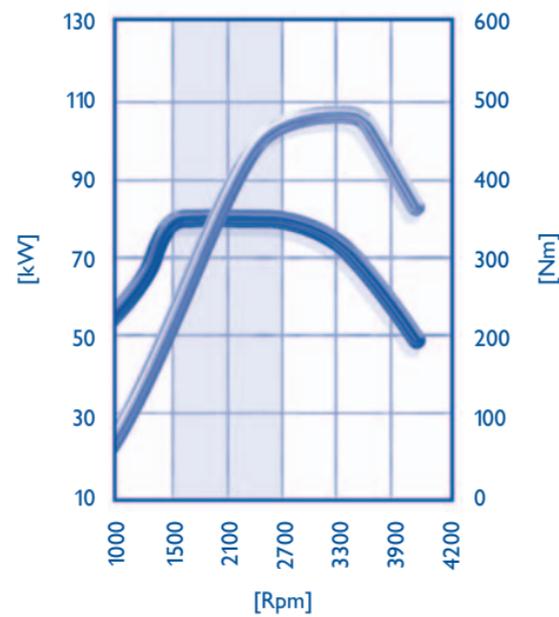
2.3 HPI – 116 HP E4



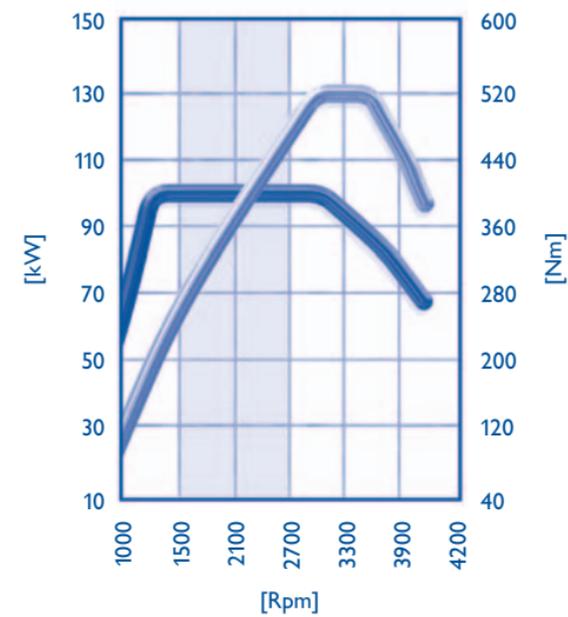
2.3 HPT – 136 HP E4



3.0 HPI – 146 HP E4



3.0 HPT – 176 HP E4



El máximo placer de conducción y de viaje

Las características de un vehículo comercial se notan de verdad cuando se usa a diario y se descubre que, al presentarse un problema, poco o muy importante, alguien, además de proyectar el vehículo, ha pensado en su solución. Esto todavía es más cierto para el Nuevo Daily, un vehículo que en cualquier situación propone una solución al sinfín de necesidades de un viaje.

En concreto, las líneas interiores del habitáculo son armoniosas y perfectamente equilibradas con las exteriores, y, junto al amplio acristalamiento, crean un ambiente acogedor, luminoso y capaz de garantizar una óptima habitabilidad interna y, por lo tanto, un confort superior en cuanto a ergonomía y espacio disponible para el conductor y los pasajeros.

En efecto, el Nuevo Daily se ha diseñado y fabricado teniendo en cuenta los deseos y las nuevas exigencias de movilidad de los clientes. Por esto, se han incorporado todas aquellas soluciones inteligentes, necesarias para facilitar la conducción y satisfacer una nueva dimensión del *vivir el vehículo comercial*, entendida como placer de estar a bordo en su significado más amplio.

Así, nacida *para* el hombre y su *entorno*, la cabina del Nuevo Daily es el lugar ideal para vivir viajes confortables, disfrutando de un concreto y amplio bienestar. Para alcanzar este objetivo, los proyectistas han trabajado según los más modernos criterios de ergonomía y han logrado obtener el máximo bienestar y confort. El resultado final son los excelentes

valores del Nuevo Daily en las funciones ergonómicas fundamentales: habitabilidad, postura de conducción, accesibilidad, visibilidad y posibilidad de reconfigurar los espacios.

Giugiaro ha diseñado la nueva cabina que se caracteriza por un cambio ubicado en el centro del salpicadero y una palanca del freno de estacionamiento más corta pero que no requiere mayor esfuerzo de accionamiento. Esto mejora la ergonomía de los movimientos del conductor y facilita el paso de un lado a otro de la cabina. Además, el trabajo y los viajes en el Nuevo Daily son más cómodos gracias a los nuevos asientos, estudiados para ser más confortables y envolventes, el volante ergonómico y los originales paneles de las puertas.

El confort y la funcionalidad también caracterizan el salpicadero, realizado con un material especial *soft feeling*, con tres cajones según norma DIN (bajo pedido, se suministra otro cajón DIN ubicado en el centro de la amplia repisa a lo largo de toda la parte superior del parabrisas). Por último, la gestión del espacio está garantizada por los numerosos portaobjetos.

Para ofrecer una absoluta comodidad, el vehículo incorpora un sensor de aparcamiento, un compartimiento refrigerado, un sistema de iluminación del área de carga, integrado con la tercera luz de paro en el spoiler trasero, calefacción suplementaria con temporizador para el encendido programado, cierre centralizado con mando a distancia integrado en la llave y

nuevos mecanismos de apertura y cierre de las puertas.

Pero el Nuevo Daily demuestra su verdadero carácter en la carretera, donde ofrece un control y una manejabilidad sin iguales. Desde siempre, el confort de marcha y el comportamiento dinámico son características peculiares de los vehículos Iveco. Y el nuevo modelo no es una excepción. Gracias al bastidor de camión (que asegura la máxima robustez en cualquier circunstancia de conducción y carga), las suspensiones delanteras con ruedas inde-

pendientes y los ejes traseros de puente rígido, el vehículo es un campeón en cuanto a la capacidad de absorción de las asperezas del firme, linealidad y precisión en la respuesta de la dirección, perfecto agarre en carretera y máxima estabilidad en las maniobras.

Por último, bajo pedido, es posible equipar el Nuevo Daily con suspensión neumática trasera, ideal para transportar personas o mercancías delicadas, o cuando se necesita una altura de la plataforma de carga muy reducida.

Details



A01



A02



A03



A04



A05



A06



A07



A08



A09



A10

Vehicles

PHOTO GALLERY

DAILY



B01



B02



B03



B04



B11



B12



B13



B05



B06



B07



B14



B15



B16



B08



B09



B10



B17



B18



B19

Logos and graphics



C06



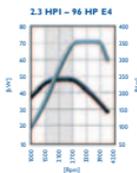
C07



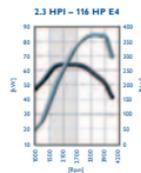
C08



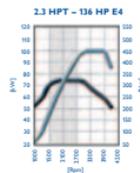
C09



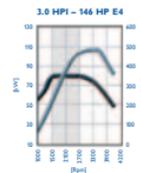
C01



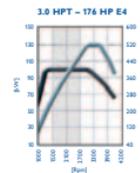
C02



C03



C04



C05

6

Seguridad y respeto medioambiental

DAILY

El Nuevo Daily es un vehículo sólido, fruto de una técnica constructiva superior.

En la base hay un proyecto *robusto* que, desde el principio, persigue tres objetivos: la máxima seguridad, el máximo *handling* en cualquier situación de carga y la mejor calidad de vida a bordo para los profesionales del volante.

En primer lugar, el vehículo garantiza el completo control en todas las condiciones viarias, una absoluta facilidad de conducción y el máximo agarre en carretera. Gracias al conjunto de dispositivos aplicados, este es uno de los vehículos comerciales más seguros entre los de su segmento. Seguridad que ya se nota a la primera mirada, por las líneas ex-

ternas que transmiten de inmediato la sensación de fuerza, fiabilidad y robustez, y queda confirmada por el esmero con el cual se fabrica el Daily y por el alto nivel de innovación que lo caracteriza, como los sofisticados dispositivos electrónicos para la protección de los ocupantes y para el control del comportamiento dinámico (desde la frenada hasta la tracción).

Además de un sistema de frenado con excelentes prestaciones, el Nuevo Daily ofrece un sistema antibloqueo ABS con corrector electrónico de frenada EBD (*Electronic Brake force Distribution*) y se puede equipar con los sofisticados ESP (sistema de control activo de

la dinámica longitudinal y transversal del vehículo) y ASR (sistema que limita el patinaje de las ruedas motrices en aceleración para evitar el sobreviraje o el subviraje de potencia y mejorar el arranque en firmes poco adherentes). Todos estos dispositivos se ofrecen en versión 8, es decir, la mejor disponible actualmente.

Por lo que se refiere a la seguridad pasiva, además del airbag del conductor, el Nuevo Daily puede equiparse con airbag para el pasajero y doble airbag de cortina, siempre con cinturones de seguridad pretensados.

Sin contar que el Nuevo Daily se ha sometido a numerosas simulaciones de choque a alta velocidad y, luego, se han medido los re-

sultados según los parámetros estructurales y biomecánicos previstos por algunas de las más severas normativas del mundo. Por ejemplo, los minibuses Daily se han sometido a una prueba antivuelco, no prevista por las normas europeas para este tipo de vehículos, y la han superado perfectamente.

El Nuevo Daily también confirma su vocación ecológica: todos sus motores cumplen con los límites de emisión Euro 4, incluso sin filtro de partículas. Pero, precisamente para respetar las severas normas promulgadas en muchos centros urbanos, el sistema DPF (*Diesel Particulate Filter*) se suministra bajo pedido para cualquier motor, pero se entrega de

serie en los vehículos destinados al transporte de personas y con peso total cargado de 6,5 toneladas.

A continuación, se describe el rico equipamiento disponible de inmediato para el Nuevo Daily.

Sistema de frenado

En conformidad con los elevados objetivos de seguridad activa, el Nuevo Daily está equipado con un sistema de frenado de elevada eficacia y de excelente modulabilidad que asegura un frenado inmediato y progresivo. Potenciado tanto para las versiones con mayor peso total cargado como para las medias

(3,5 t), las intervenciones más importantes se han efectuado en el sistema de frenado de las clases L y S (hasta 3,5 t). Se ha aumentado el diámetro de los discos delanteros y traseros y, además, para los delanteros, se han elegido discos autoventilados. Gracias a ello, el espacio de frenado se ha reducido de manera que el vehículo pasa de 100 a 0 km/h en 42 m. Con mitad de la carga, cuestión común en muchos casos, la distancia disminuye por debajo de 40 m.

Por último, la integración del freno de estacionamiento en la pinza trasera (en el modelo 35C) facilita el mantenimiento y reduce la tara en 9 kg.

ABS8 con EBD (Electronic Brake force Distribution)

Además de un excelente sistema de frenado, el Nuevo Daily posee un sistema antibloqueo ABS8, el más avanzado disponible actualmente, con corrector electrónico de frenado EBD. Este divide la acción de frenado entre las cuatro ruedas para impedir el bloqueo y garantizar el absoluto control del vehículo en cualquier condición. Además, el sistema adapta su funcionamiento a las condiciones de adherencia de las ruedas y a la eficacia de las pastillas de los frenos con lo cual se reduce el recalentamiento de éstos.

ESP8 (Electronic Stability Program) con Hill Holder

Daily ha sido el primer vehículo comercial ligero que ha incorporado el sofisticado ESP8, la última generación del programa de control de la estabilidad. El nuevo dispositivo reconoce la distribución de la carga y adapta la intervención del sistema a los giros críticos.

El ESP funciona de la manera descrita a continuación.

El programa verifica continuamente la adherencia de los neumáticos al terreno, tanto en sentido longitudinal como lateral y, en caso de un bandazo, interviene para restablecer la dirección y la estabilidad. Mediante sensores detecta la rotación del vehículo alrededor de

su eje vertical (velocidad de desvío), la aceleración lateral y el ángulo del volante establecido por el conductor (que indica la dirección elegida). Luego, compara estos datos con los parámetros procesados por un ordenador y establece, mediante un complejo modelo matemático, si el vehículo está recorriendo la curva dentro de los límites de adherencia, o bien, si está a punto de dar un bandazo por delante o por atrás (subviraje o sobreviraje). Para restablecer la trayectoria correcta, genera un momento de desvío contrario al que provoca la inestabilidad: frena la rueda correspondiente (interna o externa) y reduce la potencia del motor interviniendo en la mariposa.

El sistema Hill Holder que ayuda al conductor en los arranques en subida también forma parte del ESP8. Funciona cuando la centralita ESP nota una variación de la inclinación del vehículo gracias a un sensor de aceleración longitudinal. En fase de arranque en subida, la centralita se prepara a intervenir cuando se conecta la primera marcha y se pisan los pedales del freno y de embrague. Así, la presión en las pinzas traseras se mantiene durante casi 1,5 segundos tras soltar el pedal del freno con lo cual el conductor puede arrancar con facilidad.

En caso de arranques en bajada, con la primera marcha conectada, la función Hill

Holder no se activa. Con la marcha atrás conectada, sucede lo contrario: en los arranques en bajada, el sistema está activado y en los arranques en subida, desactivado.

ASR (Anti Slip Regulation)

Parte integrante del ESP8 es el sistema anti-patinaje ASR (*Anti Slip Regulation*) que optimiza la tracción a cualquier velocidad, con la ayuda de los frenos y el control del motor. A partir del número de vueltas de las ruedas, calculado por los sensores del ABS, el dispositivo calcula el grado de patinaje y, para restablece la adherencia, activa dos sistemas de control.

Cuando una excesiva demanda de potencia provoca el patinaje de las dos ruedas motrices (por ejemplo, en caso de aquaplaning o cuando se acelera en una carretera con el firme en mal estado, nevado o helado), interviene en la centralita de control del motor para reducir el par.

Si, en cambio, sólo patina una rueda (por ejemplo, la interna a la curva tras una aceleración o variaciones dinámicas de la carga), ésta se frena automáticamente sin que el conductor intervenga en el pedal del freno. De esta manera, se obtiene un efecto similar al producido por el diferencial autoblocante. Esto permite que el Nuevo Daily no tenga problemas en carreteras con baja adherencia.

El ASR se conecta automáticamente siempre que se arranca el motor pero se desactiva con el correspondiente interruptor. El ASR se ha de desconectar obligatoriamente cuando se usan cadenas porque, para transmitir el par al suelo, la rueda ha de poder amontonar la nieve con pequeños patinajes que el ASR tiende a evitar.

Airbag de cortina

Son los airbag destinados a bajar a lo largo de las ventanillas para salvaguardar la cabeza de los pasajeros en caso de choque lateral. Con relación a otras soluciones, los airbag de cortina empleados en el Nuevo Daily protegen me-

jor, porque adquieren siempre la posición correcta, se inflan más deprisa y no son peligrosos para los pasajeros. Se abren de arriba abajo y no existe el riesgo de que dañen los brazos de los pasajeros. Los dos cojines (uno para el lado derecho y el otro para el izquierdo) están ubicados debajo de los largueros del techo, doblados en un compartimento cerrado. Cuando es necesario, el revestimiento se dobla y los cojines se inflan y se abren hacia abajo.

EGR (Exhaust Gas Recirculation) y DPF (Diesel Particulate Filter)

Para cumplir con la severa normativa Euro4 (disminución considerable de los niveles de

emisión de NOx y de partículas), el Nuevo Daily incorpora la tecnología EGR (*Exhaust Gas Recirculation*). La tecnología EGR permite reducir las emisiones de NOx mediante la recirculación de una cantidad controlada de gases de escape refrigerados y reintroducidos en la cámara de combustión. De esta manera, se disminuye la temperatura de combustión y la formación de NOx permanece bajo control. El

sistema se gobierna mediante la gestión electrónica del motor (con un medidor de caudal de aire) en todas las velocidades y con todas las cargas.

Para los empleos y las situaciones que requieren una ulterior disminución de las emisiones, el EGR se combina con el DPF (filtro de partículas, llamado *trampa*), de serie en los vehículos *heavy duty* y de transporte de personas.

Estilo italiano firmado por Giugiaro

Cuando se lanzó en 1978, el Daily obtuvo críticas muy positivas gracias a su diseño innovador en el cual lo estético y lo funcional se integraban en un perfecto equilibrio estilístico. En efecto, por una parte, el Daily expresaba toda la capacidad de ser un óptimo contenedor para transportar mercancías o personas, y, por parte, el vehículo se distinguía por un estilo moderno y original, más para uso personal que profesional. El modelo se podía definir como “un óptimo compañero de trabajo con una fuerte personalidad”.

Hoy, el Nuevo Daily se avanza de nuevo al futuro y, supera el concepto de bello y funcional para convertirse en el elemento distintivo de la imagen empresarial. En esto, satisface

una tendencia emergente en el mundo del transporte, sobre todo ligero, según la cual el vehículo comercial ya no es un simple instrumento de trabajo sino también una tarjeta de presentación con la cual se transmiten los valores y la filosofía de la empresa.

En este sentido, el nuevo vehículo comercial tenía que realizar un verdadero salto adelante para convertirse en el punto de referencia estético en el panorama actual. Por esto, el estilo del Nuevo Daily está firmado por uno de los más famosos diseñadores del mundo: Giorgetto Giugiaro.

El vehículo se desarrolla a lo largo de una línea armónica marcada por algunos rasgos distintivos que facilitan su reconocimiento in-

mediato. Empezando por un frontal fuerte y esencial, dominado por un family feeling Iveco, en el cual destaca la perfecta integración entre el grupo parachoques-rejilla, el capó y el techo. Además, la posición más elevada del parachoques aumenta la protección del vehículo mientras que las luces anteriores, con luces antiniebla integradas, completan su imagen fascinante y personalísima.

Visto de perfil, el Nuevo Daily manifiesta toda su solidez y capacidad de carga en una línea elegante y esbelta. En concreto, en el lateral, destacan los espejos externos con un ángulo adecuado para asegurar una óptima visibilidad trasera; además, integran elegantemente los indicadores de dirección (más visibles gracias a estar más altos).

También la parte trasera se ha rediseñado con el preciso objetivo de expresar equilibrio y fuerza. Como demuestra, por ejemplo, el spoiler con tomas de aire en el techo, al cual se han incorporado la tercera luz de freno y las luces de iluminación del área de carga. También son nuevos los grupos ópticos traseros (con luces de marcha atrás y antiniebla en los dos lados), las bisagras, el estribo y la protección debajo de la puerta.

Sin contar que, para enriquecer todavía más el Nuevo Daily, bajo pedido se puede dotar con bandas en el techo y parachoques pintados con el mismo color de la carrocería.

8 Daily Irisbus: el mejor confort para el transporte de personas

El Daily Irisbus para el transporte de personas reúne todas las características tradicionales del Daily, como la fiabilidad, la manejabilidad, el confort y la ecología, con las ventajas de un autobús de gran turismo en las dimensiones reducidas de un vehículo comercial ligero.

Gracias a la amplia superficie acristalada, el Daily Irisbus permite dominar por completo la carretera, dispone de mucha luminosidad interna y facilita la relación con el entorno. Todo ello, gracias a las numerosas soluciones disponibles, que van desde los vidrios sobre goma con parte superior con apretura corredera hasta los elegantes vidrios dobles panorámicos.

Pero estar bien a bordo significa también apreciar las comodidades de los nuevos asien-

tos envolventes que presentan varias características. Por ejemplo, un brazo retráctil que, con un gesto fácil y veloz, se levanta y queda alineado con el perfil del asiento. O el respaldo que mantiene al pasajero en la posición correcta y puede reclinarsse según se desee, para una absoluta comodidad. Para los revestimientos se puede elegir entre terciopelo, piel y diferentes tipos de tejido. Encima de los asientos, los compartimientos portaobjetos de grandes dimensiones permiten transportar objetos voluminosos. Y la altura interna permite que las personas se muevan con la máxima facilidad.

Para un mejor confort de viaje, se encuentran disponibles suspensiones neumáticas traseras que amortiguan las asperezas de la ca-

retera. Por lo que se refiere al confort climático, se ofrecen varias soluciones: desde el aire acondicionado para el conductor y los pasajeros con difusión individual hasta la calefacción autónoma suplementaria para los climas más fríos.

Daily Irisbus se presenta como un vehículo versátil y flexible. La gama propone vehículos para el transporte urbano y turístico, con soluciones diferentes, desde los autobuses para transporte escolar hasta los autobuses destinados a servicios con llamada pasando por el transporte de lujo.

La estructura de largueros con plataforma plana es la base ideal para cualquier tipo de equipamiento. Para satisfacer todas las exigencias, se encuentran disponibles numerosas versiones de bastidor para el equipamiento de las carrocerías, en la configuraciones de escudo reducido, aligerado o completo, que, gracias a la especial robustez, permiten alcanzar un peso total cargado de 7 t, una longitud de hasta 8,6 m, y una capacidad de 28 pasajeros sentados.

La gama ofrece versiones equipadas con varias soluciones para el transporte de pasajeros discapacitados.

9

De la financiación a la asistencia: los servicios Iveco **DAILY**

Los profesionales del transporte comercial buscan soluciones completas que satisfagan sus exigencias de productividad: por lo tanto, una vez analizadas las características del vehículo (capacidad de carga, velocidad comercial, costes de gestión, etc.), el factor de elección decisivo es la calidad y la oferta de servicios de la red de venta y asistencia.

Iveco posee una red con más de 2.500 concesionarios y talleres en toda Europa, capaces de ofrecer un servicio rápido, capilar y profesional a los propietarios de un vehículo comercial.

La red Iveco cuenta con los más avanzados instrumentos de diagnóstico computerizado en

taller y carretera, como el sistema EASY, que asegura la eficacia de las intervenciones y la reducción al mínimo de los paros del vehículo.

Además, el cliente siempre puede contar con el Customer Center internacional multilingüe Iveco (operativo en toda Europa) que suministra asistencia por teléfono no-stop, todos los días del año, las veinticuatro horas del día, para 25 países europeos y fuera de Europa. Mediante este call-center, el cliente contacta con operadores especializados en el producto y en los servicios que le dan una respuesta puntual y precisa en su idioma.

Conociendo el número de bastidor del vehículo, el operador identifica en tiempo real

el vehículo y sus características técnicas, anota el tipo de anomalía y organiza la intervención, identificando y llamando al taller más cercano y más adecuado para el vehículo. En el 50% de los casos, la avería se resuelve en un plazo de 3 horas desde la señalización y, en el 80%, en un plazo de 7 horas.

Además, si es necesario, el ANS (Assistance Non-Stop) ordena el transporte de la mercancía deteriorable/peligrosa y sigue al cliente hasta que la reparación ha concluido gracias a una serie de controles telefónicos.

El Customer Center Iveco también propone el servicio Windelivery que se encarga de buscar recambios no disponibles en el dis-

tribuidor o taller autorizado cuando el cliente los necesita con urgencia. Iveco busca los recambios en almacenes, proveedores y establecimientos y, gracias a un fiable sistema de transporte (por avión o carretera), los entrega lo antes posible. El servicio está activo todos los días del año, las veinticuatro horas del día y se activa mediante una llamada del cliente al Customer Center (fuera del horario de trabajo) o directamente por parte del distribuidor gracias a la aplicación web-based a la cual puede acceder. El Windelivery de Iveco trabaja en todos los mercados europeos y puede ayudar a la red para encontrar soluciones alternativas en caso de recambios complejos.

Pero la importancia de los servicios Iveco se ve ya en la compra del vehículo. Para comprar un Daily el cliente dispone de varias soluciones (financiaciones, leasing, *Package contract hire*), entre las cuales elegir según sus exigencias financieras y fiscales. Todas estas fórmulas se pueden completar con un contrato de mantenimiento ordinario y/o extraordinario (*Full, Drive-line, Eco, Sólo Mantenimiento*), válido también para el extranjero. Esto asegura la reducción del *down-time* y la máxima eficacia del vehículo o de la flota con costes de gestión programables al 100%.

La mejor elección para los profesionales

El mundo del transporte ligero cambia rápidamente y las exigencias de los clientes se diversifican cada vez más. A cada problema, una solución. Las del Nuevo Daily son centenares, como las versiones propuestas por el nuevo modelo. Nacen de la combinación de una oferta entre las más amplias y articuladas del segmento, que satisface cualquier exigencia de los profesionales del sector, por compleja que sea: desde quienes realizan entregas (mensajero urbano, sociedad internacional, etc.) hasta quienes transportan mercancías (alimentarias, para la construcción, etc.) pasando por quienes transportan personas (autobuses escolares, servicios de línea, vehículos equipados para personas con movilidad reducida, navetas

de lujo para aeropuertos y hoteles). Sin olvidar quienes usan un camper con base Daily para gozar del tiempo libre.

Así, pues, el Nuevo Daily se confirma como un vehículo de trabajo y de transporte accesible a todos, líder por productividad y versatilidad en su categoría, perfecto para cualquier tipo de clima, carga y misión. Lo hace de la manera con la cual siempre ha triunfado: escuchando al cliente y desarrollando el producto en función de sus deseos.

Por esto, coherente con el principal requisito que todo cliente plantea al momento de comprar un vehículo comercial, el Nuevo Daily responde ofreciendo, en primer lugar, valor, con una gama amplia y articulada que se

compone de 3 clases (L, S y C), con ruedas individuales o gemelas traseras, según el peso total cargado (de 2,8 a 6,5 toneladas). Para los chasis con cabina, la distancia entre ejes varía de 3000 a 4750 mm y la longitud de la caja aplicable varía de 2520 mm a 6200 mm. Para los furgones, la distancia entre ejes va de 3000 a 3950 mm, la volumetría varía de 7 a 17m³ y hay tres alturas disponibles: 1545, 1900 y 2100 mm.

Por último, el cliente puede elegir el Daily AGile que, gracias a su cambio automatizado que puede utilizarse en modalidad secuencial o automática, ofrece la máxima ergonomía y confort de conducción. Y no olvidemos la versión súper ecológica: el Daily CNG que utiliza un motor de metano derivado de la tecnología Diesel.

FURGONES	29L	29L	29L	35S	35S	35S	35S
Motores	(10/12/14)	(10/12/14)	(10/12/14)	(10/12/14)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)
MTMA (kg)	3200/3300	3200/3300	3200/3300	3500	3500	3500	3500
Carga útil máx (kg)	1210/1310	1170/1270	1060/1160	1500	1460	1345	1220
Paso (mm)	3000	3000L	3300	3000	3000L	3300	3950
Longitud total (mm)	5077	5477	5997	5077	5477	5997	7012
Longitud interna (mm)	2600	3000	3520	2600	3000	3520	4560
Altura interna (mm)	1545/1900	1545/1900	1900	1545/1900	1545/1900	1900/2100	1900/2100
Volumen (m ³)	7,3/9	8,3/10,2	12	7,3/9	8,3/10,2	12/13,2	15,6/17,2

35C	35C	35C	35C	40C	40C	40C	40C	45C
(10/12)	(10/12)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12)	(10/12)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(15/18)
3500	3500	3500	3500	4200	4200	4200	4200	4600
1385	1345	1230	1110	1970	1915	1810	1665	2315
3000	3000L	3300	3950	3000	3000L	3300	3950	3000
5077	5477	5997	7012	5077	5477	5997	7012	5077
2600	3000	3520	4560	2600	3000	3520	4560	2600
1545/1900	1545/1900	1900/2100	1900/2100	1545/1900	1545/1900	1900/2100	1900/2100	1545/1900
7,3/9	8,3/10,2	12/13,2	15,6/17,2	7,3/9	8,3/10,2	12/13,2	15,6/17,2	7,3/9

	45C	45C	45C	50C	50C	50C	50C
Motores	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)
MTMA (kg)	4600	4600	4600	5200	5200	5200	5200
Carga útil máx (kg)	2270	2165	2030	2915	2870	2765	2630
Paso (mm)	3000L	3300	3950	3000	3000L	3300	3950
Longitud total (mm)	5477	5997	7012	5077	5477	5997	7012
Longitud interna (mm)	3000	3520	4560	2600	3000	3520	4560
Altura interna (mm)	1545/1900	1900/2100	1900/2100	1545/1900	1545/1900	1900/2100	1900/2100
Volumen (m ³)	8,3/10,2	12/13,2	15,6/17,2	7,3/9	8,3/10,2	12/13,2	15,6/17,2

60C	65C
(15/18)	(15/18)
6000	6500
3165	3640
3950	3950
7012	7012
4560	4560
2100	2100
17,2	17,2

CHASIS-CABINA	29L	29L	35S	35S	35S	35C	35C
Motores	(10/12/14)	(10/12/14)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)	(10/12/14/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)
MTMA (kg)	3200/3300	3200/3300	3500	3500	3500	3500	3500
Carga útil máx (kg)	1500/1600	1485/1585	1765	1750	1735	1645	1620
Paso (mm)	3000	3450	3000	3450	3750	3000	3450
Voladizo trasero (mm)	920	1355	920	1355	1665	1240	1355
Longitud total (mm)	5014	5899	5014	5899	6509	5334	5899

35C	35C	40C	40C	40C	40C	45C	45C	45C
(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(10/12/15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)
3500	3500	4200	4200	4200	4200	4600	4600	4600
1610	1600	2250	2220	2205	2195	2610	2580	2560
3750	4100	3000	3450	3750	4100	3000	3450	3750
1665	1715	1240	1355	1665	1715	1240	1355	1665
6509	6909	5334	5899	6509	6909	5334	5928	6538

	45C	45C	50C	50C	50C	50C	50C
Motores	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)
MTMA (kg)	4600	4600	5200	5200	5200	5200	5200
Carga útil máx (kg)	2530	2505	3205	3175	3150	3125	3100
Paso (mm)	4350	4750	3000	3450	3750	4350	4750
Voladizo trasero (mm)	1890	2350	1240	1355	1665	1890	2350
Longitud total (mm)	7363	8223	5334	5928	6538	7363	8223

60C	60C	60C	60C	65C	65C	65C	65C
(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)	(15/18)
6000	6000	6000	6000	6500	6500	6500	6500
3760	3740	3710	3675	4255	4240	4205	4175
3450	3750	4350	4750	3450	3750	4350	4750
1355	1665	1890	2350	1355	1665	1890	2350
5928	6538	7363	8223	5928	6538	7363	8223