

Daimler al Salone Internazionale dei Veicoli Industriali (IAA) 2016 di Hannover

Settembre 2016

Indice

Pagina

Daimler Trucks:

collegati in rete, efficienti e sicuri al Salone Internazionale dei Veicoli Industriali (IAA) 2016

2

Daimler Buses:

il futuro della mobilità, nuovi motori, equipaggiamenti e servizi

26

Giro del mondo:

Daimler Trucks presenta al Salone IAA "Trucks and Buses for the World" dal Nord America e dall'Asia

42

Mercedes-Benz Vans:

un'unica visione e tre modelli vincenti con tante novità relative a prodotti e servizi di assistenza

47

Ulteriori informazioni e materiali per la stampa sono disponibili nel drive USB accluso, nel sito www.media.daimler.com e al nuovo indirizzo www.d.ai/IAA2016

Daimler Trucks al Salone dei Veicoli Industriali (IAA) 2016: collegati in rete, efficienti e sicuri

Pagina 2

- **Première internazionale: Mercedes-Benz Urban eTruck completamente elettrico e collegato in rete**
- **Première internazionale: il nuovo Fuso eCanter a trazione completamente elettrica**
- **La connettività per Mercedes-Benz Trucks: prodotto di assistenza Uptime che previene le avarie, nuovo FleetBoard Store per app, FleetBoard Manager gratuito**
- **L'efficienza per Mercedes-Benz Trucks: veicoli ancora più potenti, più parsimoniosi e meno inquinanti**
- **La sicurezza per Mercedes-Benz Trucks: primo sistema di assistenza alla frenata d'emergenza con riconoscimento dei pedoni e lancio del sistema di assistenza alla svolta**
- **Autocarri Mercedes-Benz per il settore edile: nuove varianti e nuovi equipaggiamenti**
- **Unimog Mercedes-Benz con cabina di guida doppia: seconda fila di prima classe**
- **Econic Mercedes-Benz: l'autocarro sicuro per i cantieri edili nei centri abitati**
- **Fuso Canter: ulteriore arricchimento del bestseller mondiale tra gli autocarri leggeri**

Quest'anno, al Salone Internazionale dei Veicoli Industriali (IAA) di Hannover (dal 22 al 29 settembre 2016) le macro tendenze del futuro "Digitalizzazione ed elettromobilità" sono al centro dell'attenzione. La chiave per una logistica del futuro sostenibile ed efficiente si chiama collegamento in rete. La logistica si svolge in una rete composta da molti attori: autocarri, produttori, Clienti, spedizionieri, infrastrutture, altri veicoli, officine, allestitori e molti altri ancora. La connettività e l'intelligente collegamento in rete degli autocarri permettono ora di portare il trasporto di merci a livelli del tutto inediti.

Mercedes-Benz Trucks presenta un'ampia gamma di innovazioni nell'ambito del collegamento in rete: se all'inizio dell'anno l'autocarro "mai in panne" era ancora una visione, Mercedes-Benz Trucks con il nuovo e rivoluzionario prodotto di assistenza Mercedes-Benz Uptime ci si sta avvicinando a grandi passi. A fornire utili app sviluppate da e destinate a tutti i soggetti interessati ai trasporti, in futuro, provvederà il nuovo FleetBoard Store per app che celebra il suo debutto internazionale al Salone IAA. Inoltre prossimamente FleetBoard offrirà a tutti i Clienti Mercedes-Benz Trucks un accesso alla connettività semplice, rapido e gratuito, reso possibile dalla nuova app FleetBoard Manager.

Con l'Urban eTruck, Mercedes-Benz Trucks unisce le due macro tendenze della digitalizzazione e dell'elettromobilità: il veicolo offre infatti una prospettiva spettacolare sul futuro dell'autocarro per la distribuzione collegato in rete e completamente elettrico. Con l'eCanter, Fuso presenta la terza generazione del primo autocarro leggero a trazione esclusivamente elettrica, avviando la produzione di una prima serie limitata di autocarri Fuso elettrici.

A garantire un'efficienza ancora maggiore agli autocarri Mercedes-Benz pensa l'ultima generazione del motore Mercedes-Benz OM 470 che assicura prestazioni migliorate sotto tutti gli aspetti. Mercedes-Benz Trucks ha anche approvato l'utilizzo di carburanti alternativi per i motori OM 470 e OM 471 di ultima generazione, appositamente predisposti di serie.

Quest'anno Mercedes-Benz compie anche un ulteriore passo avanti verso la visione di una guida senza incidenti: l'Active Brake Assist 4 è il primo sistema al mondo di questo tipo a segnalare al conducente il pericolo di collisione con pedoni in movimento e ad avviare parallelamente una frenata parziale automatica. Sul mercato viene lanciato anche il sistema di assistenza alla svolta con riconoscimento dei pedoni: si tratta del primo sistema di assistenza alla guida, disponibile a richiesta, che protegge pedoni e ciclisti dagli autocarri in fase di svolta.

In conclusione, Daimler Trucks consolida ulteriormente il suo ruolo di precursore per la massima sicurezza e la redditività, nonché la sua posizione di leader mondiale nel collegamento in rete degli autocarri.

Première internazionale: Mercedes-Benz Urban eTruck completamente elettrico e collegato in rete

Dimostrando le affascinanti possibilità del collegamento in rete, della trazione elettrica, delle future tecnologie di comando e visualizzazione, della telematica e di un sistema di alimentazione elettrica pressoché autarchico, l'Urban eTruck di Mercedes-Benz definisce lo stato dell'arte dei veicoli a trazione totalmente elettrica nel settore del trasporto a corto raggio pesante. Questo veicolo a tre assi da 26,0 t di peso totale a terra, che circola a emissioni zero locali e silenziosamente, è paragonabile in termini di carico utile e prestazioni a un autocarro con motore a combustione interna ed è efficiente nei consumi grazie a un innovativo sistema di alimentazione elettrica.

Autocarro elettrico con le stesse prestazioni di un veicolo a motore diesel

Per la sua massa, l'Urban eTruck non ha nulla da invidiare ai suoi colleghi con motore a combustione interna. Il suo peso aggiuntivo è di appena 1700 kg per asse. Poiché la Commissione dell'UE consente di aumentare il peso totale ammesso per gli autocarri con sistemi di propulsione alternativi fino ad un massimo di 1,0 t, il sovrappeso dovuto alla trazione elettrica viene compensato per la maggior parte.

Tra le principali caratteristiche dell'Urban eTruck figura il suo sistema di propulsione con asse posteriore ad azionamento elettrico e motori elettrici collocati direttamente in corrispondenza dei mozzi delle ruote. La potenza massima si attesta su 2 x 125 kW, mentre la coppia corrisponde a 2 x 500 Nm. L'asse, nella sua versione di base, si è già affermato sugli autobus.

La capacità della batteria dell'Urban eTruck ha una struttura modulare. La dotazione di base prevede un pacco batterie composto da accumulatori agli ioni di litio con una capacità complessiva di 212 kWh che consente un'autonomia fino a 200 km, normalmente sufficiente per portare a termine un itinerario giornaliero nel trasporto a corto raggio.

Connectivity meets eMobility: gestione dell'energia intelligente nel Mercedes-Benz Urban eTruck

Attraverso la possibilità di collegamento in rete, il Mercedes-Benz Urban eTruck diventa un sistema complessivo funzionante senza intralci, in

cui autonomie e gestione del carico, informazioni sul veicolo e dati ambientali sono tutti collegati tra loro in modo sistematico.

Per garantire la massima efficienza e la maggiore autonomia possibile nel trasporto a corto raggio, la perfetta interazione tra gestione del motore e gestione energetica viene ottenuta in primo luogo grazie a batterie con struttura modulare. L'aggiunta del Predictive Charge Management, del Tempomat predittivo Predictive Powertrain Control e del sistema FleetBoard for urban distribution rende l'Urban eTruck idoneo all'uso quotidiano.

Tramite l'avveniristico servizio telematico FleetBoard for urban distribution, la telematica e il comando della catena cinematica vengono collegati in rete tra loro. Questo processo ha inizio già dalla gestione logistica: al posto dei classici itinerari fissi viene introdotto un sistema flessibile che garantisce la possibilità di svolgere tutti gli incarichi di trasporto previsti entro i limiti di autonomia degli autocarri di una flotta. Tra le variabili da considerare vengono inclusi gli spazi per le palette sugli autocarri, il peso, l'autonomia e i tempi di guida. Inoltre è previsto l'intervento di un "osservatore virtuale" nel caso in cui, a seguito di eventi imprevedibili, l'autocarro dovesse arrivare ai limiti della sua autonomia.

Il conducente è supportato da un sistema di comando e visualizzazione rivoluzionario, dove al posto degli strumenti tradizionali figurano due display. Il display centrale offre in modo chiaro e innovativo tutte le informazioni rilevanti. In primo piano ci sono dati e fatti dettagliati sull'itinerario da percorrere che permettono al conducente di rilevare l'andamento delle curve e le manovre di accelerazione e frenata da effettuare.

La strategia di marcia e il conseguente consumo energetico si possono influenzare attraverso diverse modalità di marcia. Normalmente, l'Urban eTruck procede in modalità "auto", adattando automaticamente le impostazioni "auto", "agile" ed "eco" entro una determinata fascia a seconda delle esigenze. In casi particolari è disponibile la modalità Power "agile", mentre per la massima autonomia si deve scegliere "eco".

Un ulteriore tablet fornisce al conducente ulteriori informazioni, riguardanti sia il suo itinerario che dati precisi e costantemente aggiornati sull'autonomia delle batterie. Questi dati vengono rappresentati sotto forma di "Range Potato", ovvero con una cartina dell'ambiente circostante, come pure attraverso la visualizzazione di una fascia di consumo. Per i calcoli ci si è basati sulla strategia di marcia, la cartina tridimensionale e la pianificazione dell'itinerario.

Tra i fattori importanti per la redditività complessiva degli autocarri a trazione elettrica figurano l'alimentazione di corrente, le tariffe dell'elettricità e la giusta strategia di ricarica. Ma Daimler ha trovato la risposta anche a questa problematica: con gli smart energy services è possibile individuare la soluzione più redditiva per ogni esigenza. A seconda delle condizioni di base individuali, gli accumulatori stazionari a batteria dell'affiliata Mercedes-Benz Energy GmbH possono migliorare ulteriormente la redditività e consentire una ricarica rapida senza sovraccaricare la rete elettrica. Gli accumulatori sono composti da batterie agli ioni di litio con capacità adeguate specificatamente alle esigenze del parco veicoli.

La variante più semplice di alimentazione di energia per i veicoli elettrici, dando uno sguardo alla bolletta dell'elettricità, risulta anche la più costosa. Per contenere la spesa per l'elettricità occorre un processo di carica regolato, in singoli casi opportunamente integrato con un accumulatore a batterie stazionario. L'ulteriore miglioramento della redditività con un accumulatore dipende dalle condizioni di base individuali, tra cui in particolare la tariffa dell'elettricità e il profilo di impiego dei veicoli. Utilizzando un accumulatore, è possibile ricaricarlo costantemente e senza picchi di utilizzo, quando il costo della corrente è più basso. La ricarica delle batterie di propulsione della flotta di autocarri, in tal modo, si effettua totalmente in funzione del fabbisogno, riducendo quindi i costi e aumentando la disponibilità dei veicoli. A prescindere dall'opportunità di ricorrere o meno ad un accumulatore a batteria nei singoli casi, adottando gli smart energy services, ovvero le soluzioni energetiche intelligenti, i costi di un veicolo elettrico si possono notevolmente ridurre rispetto a quelli di un autocarro con motore diesel.

Design innovativo con linee filanti

Il design dell'Urban eTruck si presenta altrettanto innovativo quanto il suo sistema di trazione elettrica. Gli esterni incarnano la filosofia di design del marchio Mercedes-Benz, concepita all'insegna della "limpida sensualità": un concetto che si adatta perfettamente all'Urban eTruck. Le forme della cabina del conducente sono morbide e filanti, ridotte al minimo e senza fronzoli: nessuna linea di giunzione visibile ne disturba l'immagine.

Sopra il tetto, un innovativo spoiler tridimensionale collega la cabina con la sovrastruttura, lasciando libera anteriormente un'ampia fessura che funge da presa d'aria per il gruppo di raffreddamento della sovrastruttura frigorifera (come ad esempio si usa nel settore del trasporto di alimenti), celato dietro lo spoiler. Come lo spoiler sul tetto, anche le grembialature laterali della cabina terminano quasi a filo della sovrastruttura per favorire

l'aerodinamica. Il parabrezza dell'Urban eTruck presenta un effetto ottico di prolungamento verso il basso. Tra le particolari caratteristiche dell'Urban eTruck figurano le "mirror cam" utilizzate al posto dei tradizionali retrovisori esterni.

Disponendo della trazione elettrica, l'Urban eTruck non necessita di una classica presa d'aria. Al suo posto è stata inserita una mascherina Black Panel che funge da elemento di comunicazione tra l'autocarro e l'ambiente circostante. Si tratta di un pannello trasparente retroilluminato con LED ad alta risoluzione che consente di realizzare diversi effetti ottici. Ad esempio i LED possono riprodurre la nota mascherina del radiatore Matrix Mercedes-Benz, come pure segnalare le condizioni di esercizio oppure il livello di carica delle batterie.

Nel complesso, la polarità tra "hot & cool" crea la caratteristica tensione del design Mercedes-Benz: la sensuale conformazione delle superfici è sicuramente "hot" e genera un affascinante contrasto con i dettagli "cool", ovvero estremamente tecnici e precisi, delle luci integrate, delle mirror cam o, appunto, della mascherina Black Panel.

Première internazionale: il nuovo Fuso eCanter a trazione completamente elettrica

Dal Fuso Canter E-Cell nasce il Fuso eCanter: la nuova denominazione indica la terza generazione del primo autocarro leggero al mondo a trazione esclusivamente elettrica e segna un passo importante, come edizione limitata, sulla strada verso la produzione di serie. Dal punto di vista tecnico, l'eCanter si distingue profondamente dal modello precedente e trae vantaggio dalle ampie constatazioni raccolte durante le sperimentazioni presso i Clienti con i veicoli di seconda generazione e dalla riduzione dei costi tecnologici per batterie e componenti. Il modello verrà presentato al Salone dei Veicoli Industriali (IAA) 2016.

Con il suo sistema di trazione a emissioni zero locali, il Fuso eCanter non si limiterà a non inquinare i centri urbani grazie alla sua totale assenza di gas di scarico ed emissioni acustiche, ma potrà rappresentare anche un'alternativa al motore diesel particolarmente interessante dal punto di vista della redditività. Grazie alla riduzione dei costi tecnologici, al momento del lancio l'eCanter potrà essere offerto a un prezzo concorrenziale che - considerati i costi di esercizio più bassi - consentirà di ammortizzare il sovrapprezzo per il Cliente rispetto a un modello diesel paragonabile nell'arco di circa tre anni.

Sul nuovo eCanter è stato adottato un nuovo motore elettrico sincrono permanente con una notevole potenza di 185 kW e una coppia di 380 Nm. La forza viene trasmessa all'asse posteriore attraverso un cambio monomarcia secondo un sistema collaudato.

Il veicolo in esposizione per il debutto all'IAA dispone di una capacità della batteria di 70 kWh. A seconda della sovrastruttura, delle condizioni di carico e del profilo di impiego è quindi possibile un'autonomia di oltre 100 km senza ricarica stazionaria. Le batterie sono ripartite in cinque pacchi: uno al centro del telaio, subito dietro la cabina, e altri due rispettivamente a sinistra e a destra del telaio. Si tratta di batterie agli ioni di litio raffreddate ad acqua che garantiscono una durata utile elevata, grande efficienza soprattutto in presenza di temperature esterne elevate e una struttura compatta dei pacchi batteria. Da notare l'eccellente massa dell'eCanter: la portata dell'autotelaio del modello da 7,49 t si attesta su 4,63 t per sovrastruttura e carico.

Per l'imminente produzione in serie limitata sono previsti pacchi batterie personalizzati con set composti da un minimo di tre fino a sei batterie da 14 kWh ciascuna. In questo modo l'eCanter può essere adattato individualmente alle esigenze dei Clienti in termini di autonomia, prezzo e

peso. Questo concept si basa sulla constatazione emersa durante i test pratici, ovvero che alcuni Clienti necessitano di una minore autonomia e per contro di un maggiore carico utile, mentre altri possono rinunciare al carico utile a favore di una maggiore autonomia (più set di batterie).

Altrettanto individuali sono le possibilità di carico: entro un'ora all'80 per cento della capacità con corrente continua a una stazione di ricarica rapida, o in alternativa in sette ore fino al 100 per cento con corrente alternata. In futuro sarà possibile una ricarica rapida con una potenza di 170 kW, il che significa che si potrà raggiungere l'80 per cento della capacità della batteria in appena mezz'ora. La ricarica viene effettuata con connettori maschi Combo 2 a norma (detti anche CCS).

I risultati di un test pratico di un anno con la seconda generazione del Canter elettrico hanno dimostrato che con questo veicolo si possono risparmiare circa 1000 euro per 10 000 km in confronto a una versione diesel. Abbinato a costi di manutenzione più bassi di quasi il 30 per cento, Fuso offre una soluzione redditiva per i suoi Clienti: il prezzo di vendita previsto consente infatti di ammortizzare i maggiori costi sostenuti per l'acquisto del veicolo in circa tre anni. Grazie a tutto ciò, questi veicoli si sono già dimostrati idonei all'uso quotidiano nelle consegne a corto raggio e nei trasporti nei centri urbani.

Il Fuso eCanter celebra il suo debutto internazionale all'IAA come anteprima della produzione in serie limitata che a partire dal 2017 verrà consegnata ai Clienti in Europa, Stati Uniti d'America e Giappone. Il veicolo in esposizione si presenta con un design accattivante e originale, con fari a LED, mascherina e paraurti dal design indipendente e interni di nuova concezione, comprendenti un tablet centrale amovibile con funzioni di connettività. L'ampia cabina Comfort è verniciata in blu metallizzato, così come le fiancate totalmente rivestite. Un pianale in cristallo calpestabile nella sovrastruttura furgonata del veicolo esposto al Salone lascia totalmente in vista l'unità di azionamento e le batterie.

Mentre questi elementi stilistici consentono di lanciare uno sguardo al futuro dell'eCanter, la tecnica corrisponde già al modello che verrà prodotto in serie limitata.

La connettività per Mercedes-Benz Trucks: prodotto di assistenza Mercedes-Benz Uptime che previene le avarie, nuovo FleetBoard Store per app, FleetBoard Manager gratuito

Affidabilità e massima disponibilità occupano il primo posto nell'elenco delle priorità dei proprietari di autocarri: l'autocarro ideale viaggia sempre e non si rompe mai. Con Mercedes-Benz Uptime i modelli Actros, Arocs e Antos si avvicinano molto a questa condizione ideale, grazie al collegamento in rete intelligente. Mercedes-Benz apre con Uptime un nuovo capitolo in tema di affidabilità e manutenzione degli autocarri.

Il nuovo prodotto di assistenza Mercedes-Benz Uptime aumenta la disponibilità del veicolo grazie al collegamento in rete

Mercedes-Benz Uptime controlla costantemente lo stato di tutti i sistemi del veicolo, servendosi del FleetBoard Truck Data Center. Questo monitoraggio comprende l'intera dotazione tecnica dell'autocarro munita di sensori e tutti quei sistemi su cui è possibile reperire informazioni nel bus di dati CAN, tra cui anche il livello dei liquidi di esercizio.

Quando si annuncia la necessità di una riparazione o di un intervento di manutenzione, l'autocarro lo segnala automaticamente tramite il sistema telematico FleetBoard al server dell'Assistenza Mercedes-Benz. Il server analizza i dati sulla base di algoritmi memorizzati, elabora un tempo reale un'esatta interpretazione del guasto e la trasmette insieme a indicazioni concrete su come intervenire all'Organizzazione del Servizio Assistenza. Quest'ultima contatta il Cliente, trasmette le raccomandazioni operative e se necessario si occupa della ricerca dell'officina e dell'organizzazione degli interventi da effettuare.

L'intero processo si svolge in modo totalmente automatico. Entro pochi minuti dalla ricezione di un codice di guasto o dalla segnalazione del possibile insorgere di un guasto, il Cliente viene informato e riceve un suggerimento operativo qualificato.

Mercedes-Benz Uptime assolve tre funzioni: evitare i tempi fermi per guasto, gestire con efficienza riparazioni e manutenzione e fornire assistenza in tempo reale per la manutenzione a cura dei Clienti.

Quando un autocarro presenta un rischio acuto di guasto, viene immediatamente informato il Customer Assistance Center (CAC) di Maastricht, nei Paesi Bassi. Da qui parte immediatamente una telefonata al

referente aziendale predefinito. Quando è necessaria una riparazione immediata, viene concordata una sosta in officina lungo l'itinerario previsto dell'autocarro. Il CAC elenca i punti di assistenza, verifica le loro risorse di tempo e lancia persino uno sguardo al magazzino dell'officina per controllare se dispone dei componenti necessari. Previo accordo, il CAC passa anche l'incarico di riparazione all'officina più idonea, che può quindi già prepararsi per l'esecuzione dei lavori.

Gli interventi di riparazione e manutenzione, di cui il sistema ha rilevato in anticipo la necessità, vengono inoltre comunicati in automatico al Punto di Assistenza Mercedes-Benz scelto dal Cliente. L'officina raggruppa gli interventi in programma e contatta il Cliente per fissare un appuntamento che si concili con la tabella degli itinerari e i lavori di manutenzione da eseguire.

In molti casi, alcune operazioni trascurate durante l'esercizio del veicolo o gli interventi di ripristino non eseguiti tempestivamente aumentano l'usura dei componenti e possono causare una panne. Ci si può dimenticare, ad esempio, di eseguire la rigenerazione del filtro antiparticolato diesel, di rabboccare liquidi di esercizio come l'AdBlue o di correggere la pressione pneumatici, che rimane così troppo bassa per molto tempo. In questi casi, Mercedes-Benz Uptime fornisce direttamente al Cliente istruzioni preziose in merito che gli risparmiano inutili soste in officina e costi aggiuntivi.

Mercedes-Benz Uptime potrà essere ordinato per tutti i modelli Actros, Arocs e Antos nuovi a partire dall'IAA 2016. Inizialmente sarà introdotto in dodici mercati europei: Austria, Belgio, Francia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Spagna e Svizzera. Seguiranno successivamente altri Paesi.

Debutto internazionale del FleetBoard Store al Salone IAA: la nuova "piazza del mercato" per app

Al Salone Internazionale dei Veicoli Industriali (IAA) 2016 Daimler FleetBoard celebra il debutto internazionale del nuovo FleetBoard Store per app. Alla presentazione verranno mostrati già i prototipi di 14 app. La piattaforma è stata concepita intenzionalmente con una struttura aperta, affinché i partner del settore, come ad esempio gli allestitori, ma anche gli sviluppatori di app possano contribuire con applicazioni utili per rendere il trasporto di merci su strada più efficiente nel suo complesso. Le app del FleetBoard Store possono essere utilizzate non solo a bordo degli autocarri Mercedes-Benz, ma anche sui veicoli di tutte le altre marche. Le applicazioni possono accedere ai dati in tempo reale e funzionare sul tablet asportabile per il conducente DispoPilot.guide di FleetBoard. Della disponibilità delle app dei partner beneficiano tutti i soggetti interessati: i Clienti che ricevono

soluzioni idonee per la loro azienda tramite una piattaforma e su un unico apparecchio, i partner che digitalizzano la loro attività e possono trasferire le app a bordo di 180 000 veicoli e gli sviluppatori che ricevono un nuovo ambiente innovativo in cui poter sviluppare le loro applicazioni. Ma prima di tutto questo c'è l'idea di un collegamento in rete generale dell'intero settore dei trasporti del futuro.

Al Salone IAA vengono presentati alcuni esempi di app offerte nel FleetBoard Store insieme a vari partner del settore come Brugg Lifting, Continental, Dautel, DKV, ETM-Verlag, Palfinger, Schmitz Cargobull, Truck Parking Europe, UTA e Uvauvau.

L'app Lashing di Brugg Lifting semplifica il calcolo delle forze di fissaggio della merce per il conducente, riduce i problemi con il carico e quindi permette di risparmiare sui costi. Con l'app ContiPressureCheck di Continental è possibile reagire subito alla perdita di pressione o al surriscaldamento degli pneumatici del veicolo, evitando così i tempi di fermo, riducendo il consumo di carburante e risparmiando denaro. L'app Schüttkegel di Dautel facilita al conducente le operazioni di scarico di materiale sfuso, previene gli interventi a posteriori e quindi evita perdite di tempo, aumentando così l'efficienza dei costi dell'impresa. Con l'app DKV, l'autista riceve informazioni costantemente aggiornate sulle stazioni di servizio convenzionate lungo il suo itinerario e sui relativi prezzi attualmente praticati, per poter fare rifornimento nel modo più conveniente e contribuire così a contenere le spese dell'azienda. Con l'app Eurotransport della EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, il conducente si mantiene sempre al passo con i tempi e ben informato sugli argomenti di attualità e sulle tendenze del settore. L'app Palfinger assicura la massima trasparenza sulle condizioni delle apparecchiature Palfinger, consentendo così una pianificazione efficiente della manutenzione, il contatto diretto con il Service Partner e la riduzione dei tempi di fermo. L'app TrailerConnect Drivers di Schmitz Cargobull garantisce invece la trasparenza sulle condizioni di mobilità del semirimorchio, consentendo un intervento immediato in caso di problemi e riducendo così sia i tempi di fermo che i costi. Grazie all'app Truck Parking Europe di Truck Parking Europe l'estenuante ricerca di un parcheggio diventa solo un lontano ricordo, in quanto permette di visualizzare i posti liberi lungo l'itinerario. Questo fa risparmiare tempo, consente una programmazione efficiente dei tempi di riposo e aumenta la sicurezza dei conducenti. L'app UTA FuelGuide di UTA consente ai conducenti di fare rifornimento risparmiando tempo e denaro, senza doversi preoccupare dei prezzi del diesel o del momento giusto per riempire il serbatoio. L'app prUVV è un sistema di gestione dei processi di identificazione con cui, ad esempio, si possono verificare a prova di revisione non solo l'identità di persone e documenti, ma anche processi e prodotti. Tramite l'app prUVV è possibile svolgere in modo automatico,

rapido e sicuro le fasi dei processi soggetti ad obbligo di verifica, con la conseguenza di un minore carico di responsabilità sui gestori del parco veicoli. Con l'app uvavau, le imprese possono trasmettere tutte le informazioni a prova di revisione ai rispettivi conducenti sulla DispoPilot.guide come ad esempio manuali per i conducenti, prescrizioni (secondo le norme antinfortunistiche tedesche UVV), note di servizio o anche istruzioni d'uso.

Tuttavia nel FleetBoard Store non si trovano solo le app di fornitori terzi, ma anche quelle di Daimler Trucks e FleetBoard: l'app CuCo (Customized Connectivity) di FleetBoard facilita il lavoro quotidiano dei conducenti, mediante promemoria e consigli pratici, consentendo ai dispatcher e agli autisti di concentrarsi sulle loro principali mansioni. L'app SpaceSnap di FleetBoard aiuta nella pianificazione e nell'utilizzo ottimale della capacità di carico disponibile, aumentando così la redditività e la sostenibilità dei viaggi. L'app ParkMyTruck di Daimler Trucks consente ai conducenti una pianificazione efficiente dei tempi di riposo, previene il superamento dei tempi di guida e previene le multe per i veicoli parcheggiati in modo improprio.

Scaricare le app è estremamente facile: dal suo posto di lavoro, il Cliente può scegliere comodamente nel FleetBoard Store le app che desidera e installarle per così dire "over the air" (da remoto) sul tablet asportabile per l'autista DispoPilot.guide, a bordo di uno o più autocarri oppure perfino sull'intera flotta. Avvenendo da remoto, l'installazione non comporta tempi di fermo. Il conducente dell'autocarro può utilizzare le singole app attraverso il suo DispoPilot.guide a bordo. Il tablet per l'autista in futuro potrebbe essere l'unico apparecchio presente sul veicolo, perché da qui, tramite le app, si possono visualizzare raggruppate tutte le principali informazioni relative al conducente, al veicolo e all'ordine di trasporto.

Nel nuovo portale FleetBoard Developer in futuro i partner e gli sviluppatori interessati potranno trovare tutte le informazioni sul FleetBoard Store e sul processo di presentazione di un'app. Tutte le app disponibili nel FleetBoard Store sono sottoposte a un processo di assicurazione della qualità e pertanto rispondono agli elevati standard di sicurezza FleetBoard.

I Clienti potranno usufruire del FleetBoard Store a partire dal 2017. Dopo il lancio in Germania, successivamente seguiranno altri Paesi. Il FleetBoard Store sarà disponibile in tedesco e in inglese.

Nuovo FleetBoard Manager: informazioni utili sulla flotta di veicoli richiamabili in qualsiasi momento, in modo facile, veloce e gratuito

Pagina 14

Prossimamente FleetBoard offrirà a tutti i Clienti Mercedes-Benz Trucks un accesso alla connettività semplice, rapido e gratuito, reso possibile dalla nuova app FleetBoard Manager. Il requisito per l'utilizzo dell'app è l'installazione del nuovo FleetBoard Truck Data Center a bordo del veicolo.

FleetBoard Manager fornisce al Cliente informazioni utili sulla sua flotta, come il chilometraggio degli ultimi sette giorni, confrontandolo ogni volta con quello dei sette giorni precedenti. Vengono inoltre visualizzati i due veicoli che hanno totalizzato rispettivamente il maggiore e il minore chilometraggio. Questi dati permettono di verificare il rendimento della flotta nel corso della settimana.

Oltre al chilometraggio, viene indicato anche il consumo medio di carburante della flotta - ripartito in consumo durante la marcia e consumo da fermo, con o senza utilizzatori secondari. Anche in questo caso, l'app segnala i due veicoli rispettivamente con il consumo più alto e più basso. Queste informazioni permettono al Cliente di capire a quanto ammonta la disparità tra percorrenza e consumo di carburante tra i veicoli.

Sempre a livello di flotta, viene visualizzata in percentuale la redditività dei veicoli durante la marcia. Il prospetto è una semplice pagella di chiara interpretazione. Da questi dati FleetBoard ricava la percentuale di carburante che si potrebbe risparmiare sull'intera flotta con l'addestramento mirato degli autisti - un'informazione importante per identificare altri margini di risparmio sui costi.

L'app permette inoltre di capire quanto è ecologica la flotta e a quanto ammontano le emissioni di CO₂. In questo ambito la guida previdente assume un ruolo importante, allo scopo di individuare ulteriori potenzialità per influire positivamente in maniera duratura sia sul consumo di carburante che sulle emissioni di CO₂.

FleetBoard Manager offre inoltre ai Clienti la possibilità di visualizzare le posizioni dei singoli veicoli. L'aggiornamento della posizione del veicolo si basa su determinati eventi, come ad esempio l'inizio di un viaggio.

Per garantire la disponibilità della flotta e pianificare in anticipo la manutenzione, FleetBoard Manager fornisce lo stato di ogni veicolo e la data del prossimo tagliando. La panoramica delle condizioni del veicolo offre inoltre le informazioni sui lavori di manutenzione necessari che il conducente può eseguire facilmente e rapidamente da solo, per viaggiare sempre su un autocarro sicuro.

L'efficienza per Mercedes-Benz Trucks: veicoli ancora più potenti, più parsimoniosi e meno inquinanti

Ancora più parsimonioso e quindi meno inquinante, ancora più elastico e ancora più potente con la nuova motorizzazione di punta: l'ultima generazione del motore Mercedes-Benz OM 470 garantisce prestazioni migliori su tutti i fronti, approfittando delle migliorie tecniche della versione evoluta del fratello maggiore OM 471, attuate lo scorso anno.

In particolare, il 6 cilindri in linea OM 470 da 10,7 l di cilindrata è il più compatto dei motori Heavy Duty con la Stella. Si tratta quindi del propulsore su misura per chi cerca una struttura compatta di peso contenuto, prestazioni elevate con una buona capacità di ripresa, massima efficienza a fronte di bassi consumi di carburante e lunghi intervalli di manutenzione.

A questa motorizzazione si aggiunge poi una nuova versione di punta da 335 kW (456 CV) con una potente coppia massima di 2200 Nm. L'OM 470 è quindi disponibile in cinque livelli di potenza ravvicinati a partire da 240 kW (326 CV) e copre una fascia estremamente ampia di applicazioni nel trasporto a corto raggio pesante, nel trasporto a lungo raggio e nel settore edile.

Iniezione, sistema di ricircolo dei gas di scarico e turbocompressore sono nuovi

L'iniezione continua a basarsi sul sistema X-Pulse con common rail e amplificatore di pressione integrato nell'iniettore. Tuttavia la pressione massima nel rail è stata aumentata da 900 bar a 1160 bar e di conseguenza la pressione di iniezione può anche raggiungere i 2700 bar. A ciò si aggiungono un nuovo polverizzatore, una nuova geometria della camera di combustione e una maggiore compressione. La ripida impennata dei valori di coppia e di potenza comporta un regime nominale più basso di soli 1600 giri/min e una curva caratteristica brillante allo spunto.

Una nuova gestione del sistema di ricircolo dei gas di scarico riduce la percentuale di emissioni e il consumo di carburante, mentre un sistema di iniezione asimmetrica ottimizza la qualità dei gas di scarico. Un'altra novità consiste nel turbocompressore di produzione interna dal rendimento eccellente. Grazie alla gestione predittiva è stato possibile fare a meno della valvola wastegate, della regolazione della pressione di sovralimentazione, del sensore EGR e della regolazione EGR: tutti accorgimenti che rendono il motore meno complesso e ne aumentano ulteriormente la robustezza.

Gli autocarri con la Stella si avvalgono inoltre di nuovi oli motore leggeri, di cambi ulteriormente perfezionati e della strategia di marcia ancora più sofisticata del Tempomat predittivo Predictive Powertrain Control (PPC).

Pagina 16

Il risparmio di carburante, pur variando da un motore all'altro in funzione degli accorgimenti adottati, è comunque molto significativo per tutti i propulsori. Nell'Actros con il motore OM 470 il consumo di carburante, grazie alle misure adottate sul motore e sulla catena cinematica, scende anche del 5 per cento. Invece nel caso dell'Actros con motore OM 471, grazie alle modifiche già apportate al motore e agli attuali accorgimenti, la riduzione dei consumi arriva anche al 6 per cento. L'OM 473 di grossa cilindrata da 15,6 l si avvale invece del sistema di iniezione ulteriormente perfezionato, registrando un calo dei consumi anche del 3 per cento.

Approvazione dell'uso di carburanti alternativi per i motori

Si chiamano Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), Biomass To Liquid (BTL), Gas To Liquid (GTL) e Coal To Liquid (CTL) e rientrano nella norma prEN 15940: si tratta di combustibili alternativi che derivano da risorse diverse tra loro e vengono trattati chimicamente per poter essere poi utilizzati come carburanti. Mercedes-Benz Trucks ne ha approvato l'utilizzo per l'ultima generazione di motori OM 470 e OM 471. Una volta dimostrata la compatibilità di questi carburanti attraverso ampi test, i motori sono stati predisposti di serie per utilizzarli.

Tutti i sottogruppi di carburante che rientrano nella norma prEN 15940 corrispondono essenzialmente al gasolio tradizionale derivato dall'olio minerale. Di conseguenza non è necessaria alcuna modifica dei motori o della loro periferia. Iniezione, tubazioni o guarnizioni di tenuta rimangono invariati. Lo stesso vale per gli intervalli di manutenzione necessari per il cambio dell'olio motore e la pulizia del filtro antiparticolato. Contemporaneamente, le garanzie commerciali e legali sul prodotto restano valide senza limitazioni. I dati relativi alla potenza e alla coppia dei motori rimangono invariati.

Già da febbraio 2016 gli autocarri Mercedes-Benz con motori Euro VI di prima generazione OM 470 e OM 471, così come le serie di motori medio-pesanti OM 936 e OM 934, possono essere alimentati con carburanti a norma prEN 15940.

La sicurezza per Mercedes-Benz Trucks: primo sistema di assistenza alla frenata d'emergenza con riconoscimento dei pedoni e lancio del sistema di assistenza alla svolta

La fortunata storia dell'Active Brake Assist Mercedes-Benz giunge ora ad un nuovo capitolo con l'Active Brake Assist 4 (ABA 4). Questo sistema presenta una dote straordinaria: è il primo al mondo di questo tipo a segnalare al conducente il pericolo di collisione con pedoni in movimento e ad avviare parallelamente una frenata parziale automatica. Il suo intervento permette all'autista di evitare la collisione con una frenata a fondo o una manovra di scarto, oltre che di avvisare i pedoni in pericolo suonando il clacson.

ABA 4: il primo sistema di assistenza alla frenata d'emergenza con riconoscimento dei pedoni

L'Active Brake Assist 4 rappresenta una logica evoluzione del collaudato Active Brake Assist 3. Oltre alle funzioni già offerte dall'Active Brake Assist 3, ovvero frenata a fondo fino all'arresto del veicolo di fronte a ostacoli in movimento e fissi entro i limiti del sistema, l'Active Brake Assist 4 può inoltre riconoscere i pedoni in movimento in quasi tutte le situazioni del traffico, per esempio quando attraversano la corsia di marcia dell'autocarro, spuntano da dietro un ostacolo o camminano lungo la carreggiata. Entro la portata del radar vengono rilevati anche i pedoni che si trovano lungo la traiettoria di svolta. Le segnalazioni e le frenate automatiche della funzione di riconoscimento dei pedoni si attivano fino ad una velocità di marcia di 50 km/h.

Alla base dell'Active Brake Assist 4 con riconoscimento dei pedoni c'è una tecnologia radar di nuova generazione, utilizzata anche sulle attuali vetture Mercedes-Benz e quindi emblematica della stretta collaborazione tra i vari reparti del Gruppo. I sistemi radar hanno il vantaggio di funzionare indipendentemente dal grado di luminosità e di essere quasi del tutto insensibili alle condizioni atmosferiche. Il radar rileva distanza e velocità relativa con estrema precisione e ci vede anche di notte, quando piove o c'è nebbia.

L'Active Brake Assist 4 con riconoscimento dei pedoni è disponibile, come già l'Active Brake Assist 3, per tutti i modelli di autocarri Mercedes-Benz per il trasporto a lungo raggio e potrà essere fornito a partire da dicembre 2016.

Le svolte a destra nel traffico urbano sono tra i compiti più sgradevoli di un conducente di autocarro: l'autista deve contemporaneamente prestare attenzione a semafori e segnali stradali davanti a sé, controllare il traffico incrociante e trasversale e tenere d'occhio pedoni e ciclisti di lato. Inoltre, le condizioni del traffico possono cambiare in pochi secondi e ciclisti e pedoni spesso non sono consapevoli del fatto che l'autista di un autocarro potrebbe anche non essere affatto in grado di vederli. Mercedes-Benz ha pronta la risposta e propone, primo marchio tra i costruttori di autocarri, il sistema di assistenza alla svolta con riconoscimento dei pedoni.

Il sistema interviene in più fasi: quando nella zona laterale monitorata è presente un oggetto in movimento o fisso, il conducente riceve inizialmente una segnalazione ottica. Nel montante anteriore sul lato passeggero si illumina, all'altezza degli occhi del conducente, un LED giallo di forma triangolare. La luce induce il conducente a rivolgere istintivamente l'attenzione alla situazione di fianco al veicolo e in direzione del retrovisore esterno sul lato passeggero. Di fronte al pericolo di una collisione vengono emessi anche un altro segnale luminoso e un segnale acustico: la luce rossa a LED lampeggia ripetutamente con maggiore luminosità e passa dopo due secondi a luce fissa. Inoltre, sul lato interessato dal pericolo, risuona contemporaneamente un segnale acustico di avvertimento.

Il segnale di avvertimento ottico e acustico viene emesso anche quando i sensori rilevano durante una svolta un ostacolo fermo lungo la traiettoria dell'asse posteriore del veicolo, per esempio un semaforo o un lampione. Anche questa segnalazione serve a prevenire eventuali collisioni, non soltanto nel traffico ma anche durante le manovre, ad esempio nei parcheggi. La segnalazione degli ostacoli lungo la traiettoria dell'asse posteriore funziona nell'intervallo di velocità da 0 km/h a 36 km/h.

Il cuore del sistema di assistenza alla svolta è costituito da due sensori radar a corto raggio, installati sul telaio dal lato passeggero a monte dell'asse posteriore dell'autocarro. La zona di monitoraggio laterale ha una larghezza di 3,75 m. Il sistema è orientato in modo da coprire l'intera lunghezza dell'autotreno. Questo vale sia per gli autocarri senza rimorchio sia per un autotreno o autoarticolato completo di lunghezza fino a 18,75 m. La fascia controllata dai radar si estende inoltre per altri 2 m davanti al veicolo e per un altro metro dietro l'estremità del rimorchio o semirimorchio.

Il sistema di assistenza alla svolta sarà disponibile da dicembre 2016, inizialmente solo per i modelli Actros e Antos Mercedes-Benz con guida a sinistra in versione motrice 4x2 e autotelaio 6x2. Con quest'offerta

Mercedes-Benz copre gran parte della gamma di veicoli destinati al trasporto a corto raggio pesante.

Pagina 19

Autocarri Mercedes-Benz per il settore edile: nuove varianti e nuovi equipaggiamenti

Nei cantieri e sulle rampe d'accesso, a volte l'Arocs Mercedes-Benz deve muoversi in spazi ristretti. La nuova cabina di guida ClassicSpace LowRoof in versione M e L da 2300 mm di larghezza è più bassa di 100 mm della variante originaria. Con il motore OM 470, il tunnel del motore alto 320 mm e la cabina di guida ClassicSpace LowRoof, l'altezza del tetto scende addirittura di 280 mm.

Per le cabine di guida M e L è disponibile a livello mondiale il pacchetto "Climate Pack", composto da un climatizzatore automatico, un pacchetto di sistemi di riscaldamento e un nuovo climatizzatore autonomo elettrico. È disponibile come equipaggiamento extra singolo per tutte le varianti di tunnel del motore. Con l'allestimento SoloStar Concept e la sua generosa zona notte per le cabine di guida StreamSpace e BigSpace, l'Arocs si trasforma in un autocarro ribaltabile particolarmente confortevole. Per l'Arocs adesso sono disponibili anche le versioni di equipaggiamento Home-Line e Style-Line.

Ma l'Arocs è cresciuto anche in termini di assetto e trazione. A partire dalla fine del 2016, lo sterzo servoassistito elettricamente Servotwin sarà disponibile anche per i modelli a quattro assi Arocs 8x4 e in altre misure di passo. La trazione anteriore inseribile a comando idraulico HAD (Hydraulic Auxiliary Drive) in futuro potrà essere utilizzata anche nelle varianti da 3300 mm di passo e per il trasporto di merci pericolose. Altre novità per l'Arocs con HAD sono rappresentate dal tunnel del motore alto 320 mm e da una protezione contro i colpi di pietrisco per la cabina di guida M.

Inoltre, per chi ha bisogno di uno spunto particolarmente delicato o di effettuare manovre a bassissima velocità, è disponibile la frizione con Turbo Retarder (TRK). In futuro, su tutti i modelli di autotelaio Arocs 6x4 con sospensione pneumatica e protezione antincastro frontale questa frizione si potrà abbinare con il sistema di mantenimento della distanza e il sistema di assistenza alla frenata d'emergenza Active Brake Assist. Insieme alla motorizzazione OM 471 è possibile realizzare un'ulteriore presa di potenza sul lato del motore fino a 80 kW in abbinamento con la frizione con Turbo Retarder.

Per i trattori stradali a due assi Arocs 4x2, a partire dal 2017, si potrà ordinare di primo equipaggiamento un nuovo impianto di ribaltamento idraulico, che dalla metà del 2017 sarà disponibile anche per l'Arocs 4x4. L'impianto idraulico è configurato con uno o due circuiti, a seconda delle finalità di impiego.

L'Arocs è esemplare anche in termini di sicurezza. A richiesta ora è disponibile un impianto di controllo della pressione pneumatici con un nuovo concept di visualizzazione: la pressione nominale nello pneumatico viene visualizzata con precisione in funzione della temperatura esterna. Ma soprattutto va notato che l'Arocs, in versione a due e tre assi con immatricolazione per uso stradale, in futuro potrà essere equipaggiato a richiesta con il nuovo Active Brake Assist 4 con riconoscimento dei pedoni.

Aumento del carico utile per l'Actros 4x2 con semirimorchio ribaltabile

Per i veicoli da cantiere con trasporti su strada particolarmente frequenti, Mercedes-Benz ha sviluppato un Actros in versione motrice 4x2 LS. La specializzazione di questo veicolo con semirimorchio ribaltabile consiste nel trasporto di materiale sfuso con un peso complessivo dell'autotreno fino a 44,0 t. La motrice per semirimorchio convince con i suoi 6 cm in più di altezza libera dal suolo e a richiesta è fornibile con un predellino oscillante. Il risparmio di peso rispetto a un Arocs 4x2 paragonabile arriva fino a 150 kg. La motrice è disponibile con varianti di tunnel del motore da 320 mm e 170 mm e con i motori OM 936, OM 470 e OM 471 in tutti i livelli di potenza.

Unimog Mercedes-Benz con cabina di guida doppia: seconda fila di prima classe

L'Unimog per usi fuoristradistici estremi U 4023 e U 5023 adesso è disponibile anche con cabina di guida doppia. L'Unimog a quattro porte è equipaggiato di serie con un sedile posteriore a panca per quattro persone. A richiesta è possibile montare anche due sedili singoli con sospensioni pneumatiche. In questa configurazione, a bordo trovano posto in totale cinque persone, incluso il conducente.

Il modello U 5023 esposto al Salone IAA è per tutti coloro che anche negli angoli più remoti non possono rinunciare a un concentrato di potenza, sia nelle miniere di coltivazione a giorno che in altri tipi di territori difficilmente raggiungibili: non sempre il luogo d'intervento per le squadre di montaggio, i team di misurazione o i gruppi di ricercatori è direttamente collegato alla strada asfaltata più vicina. Ciò nonostante resta spazio sufficiente per applicare numerose sovrastrutture o trasportare sul cassone materiale, attrezzi o macchinari.

Per raggiungere comodamente i posti posteriori, su ogni lato del veicolo è predisposta una porta ad ampia apertura dietro l'asse anteriore, dotata di tre gradini con gradino d'accesso mobile. Gli attrezzi e il materiale da lavoro possono essere custoditi al sicuro nei tre generosi vani portaoggetti sotto il sedile posteriore a panca ribaltabile. Ciò consente agli occupanti di avere sempre a portata di mano il loro equipaggiamento personale. Ad assicurare un perfetto microclima nella cabina anche con un equipaggio di sette persone provvede il potente climatizzatore, adesso integrato, che sostituisce il sistema sul tetto dei modelli precedenti.

Un ulteriore comfort, soprattutto durante i viaggi sullo sterrato, è garantito dal sistema di supporto a tre punti della cabina di guida che riduce le vibrazioni, come pure dall'ampio spazio per la testa che lascia sufficiente libertà di movimento anche a chi indossa il casco. Quest'ultimo aspetto è di particolare importanza, in quanto la variante con cabina di guida doppia della serie di modelli Unimog per usi fuoristradistici viene utilizzata soprattutto dai vigili del fuoco, ma anche da aziende fornitrici di energia, imprese minerarie di coltivazione a giorno e viaggiatori internazionali.

Grazie all'innovativo concept strutturale, la cabina di guida doppia pesa solo 120 kg in più di quella standard, e quindi la scelta di questa variante non presenta praticamente alcun tipo di svantaggio in termini di carico utile. Salvo la presa di potenza dal motore, tutti i vantaggi del nuovo Unimog per usi fuoristradistici estremi rimangono invariati anche nella versione con cabina di guida doppia.

Oltre all'Unimog per usi fuoristradistici estremi con cabina di guida doppia, che celebra il suo debutto al Salone IAA, adesso si aggiunge anche un nuovo membro alla famiglia di porta-attrezzi Unimog: l'Unimog U 323 con una potenza del motore di 170 kW (231 CV). Il nuovo modello di punta della classe intermedia convince per la sua efficienza e viene proposto nelle misure di passo da 3000 mm e 3600 mm, oltre che con un peso totale a terra massimo di 14,0 t. Grazie agli elevati carichi massimi ammessi sugli assi, l'U 323 si rivela una soluzione di veicolo efficiente per il servizio invernale e gli incarichi di trasporto. Inoltre dispone di numerosi equipaggiamenti a richiesta che i Clienti hanno già imparato ad apprezzare nel modello più grande U 423, come ad esempio il cambio totalmente automatizzato AutomaticShift, la presa di potenza dal cambio per gli attrezzi montati e diverse opzioni per l'impianto idraulico.

Econic Mercedes-Benz: l'autocarro sicuro per i cantieri edili nei centri abitati

L'Econic Mercedes-Benz, il veicolo industriale altamente specializzato nei servizi municipali e di trasporto a corto raggio, sta per iniziare una nuova carriera come veicolo da cantiere. Soprattutto nel settore dell'edilizia nei centri abitati, questo veicolo offre diversi vantaggi in termini di ridotta altezza d'ingombro, eccellenti condizioni di visibilità, accesso basso e comandi confortevoli. Il parabrezza panoramico ribassato, i grandi cristalli sul lato guida e l'alta porta a libro sul lato passeggero assicurano al conducente una visuale ottimale.

Il sistema di telecamere per il controllo dell'angolo morto, disponibile a richiesta, permette al conducente di controllare la zona del traffico non visibile direttamente, avvalendosi di un monitor nella cabina di guida e di quattro telecamere montate sul veicolo. L'autista può comandare le telecamere in modo manuale o automatico. Nella modalità automatica, le immagini vengono visualizzate in funzione dell'azionamento degli indicatori di direzione, della sterzata, della marcia selezionata e o della velocità.

Inoltre a partire da gennaio 2017 l'Econic nella versione con guida a sinistra potrà essere equipaggiato a richiesta con il nuovo sistema di assistenza alla svolta Mercedes-Benz. Al tempo stesso il sistema sarà disponibile con un'interfaccia per il monitoraggio della zona posteriore che permetterà, qualora esista il rischio di una collisione imminente, perfino di effettuare una frenata di emergenza automatica.

Già adesso l'Econic è disponibile di serie con il sistema di assistenza alla frenata di emergenza Active Brake Assist 3. Questo sistema con tecnologia radar avvia automaticamente, in caso di collisione imminente con un ostacolo mobile o fisso e dopo un segnale di avvertenza ottico e acustico, sia una frenata parziale che una frenata a fondo.

Al momento sono già in via di sviluppo ulteriori sistemi di sicurezza che saranno progressivamente disponibili nel corso del prossimo anno, il cui scopo è prevenire gli incidenti non solo con pedoni e ciclisti, ma anche in fase di spunto e di manovra.

Fuso Canter: ulteriore arricchimento del bestseller mondiale tra gli autocarri leggeri

La versione di serie del Fuso Canter si presenta all'IAA notevolmente arricchita. Il bestseller mondiale tra gli autocarri leggeri copre uno spettro che va da 3,5 t a 8,55 t di peso totale a terra. L'upgrade comprende un nuovo concept di colori per gli interni della cabina con la sobrietà del nero, un pianale di pregio e inserti cromati sulla plancia.

Sotto l'aspetto tecnico spicca in primo piano la seconda generazione del cambio a doppia frizione Duonic. Una nuova strategia di innesto permette di risparmiare carburante, mentre la nuova frizione aumenta ulteriormente la longevità dell'inossidabile Canter. Tutti i Canter con Duonic ora dispongono di un sistema antiarretamento di serie e di un Tempomat a richiesta. Un'ulteriore novità riguarda la motorizzazione: tutti i Canter adesso rispettano la norma antinquinamento Euro VI, in abbinamento con la tecnica SCR.

Altrettanto nuova è la variante del modello Canter 7C18 con passo di 2800 mm, ideale per l'uso in cantiere quando bisogna combinare insieme sovrastrutture corte con un carico utile elevato, una notevole potenza del motore e una grande maneggevolezza. Inoltre il Canter sta per iniziare una nuova carriera come veicolo antincendio. Con un abbassamento del piano di seduta da parte dell'allestitore, il Canter con cabina di guida doppia diventa compatibile con le norme DIN antincendio e idoneo come autopompa per l'intera squadra. A tutto ciò si aggiunge anche la versatilità del Canter disponibile con cabina di guida singola e doppia, come pure con trazione 4x2 e 4x4.

Daimler Buses al Salone Internazionale dei Veicoli industriali (IAA) 2016: il futuro della mobilità, nuovi motori, equipaggiamenti e servizi

- **Première internazionale: Mercedes-Benz Future Bus con CityPilot – per un trasporto pubblico a corto raggio efficiente, sicuro ed efficace**
- **Efficienza: trazione ancora più parsimoniosa, più pulita e più potente**
- **Sicurezza: più sicurezza con i fari a LED e comfort migliorato**
- **Servizio assistenza: 24h Service ampliato con Telediagnosi, Bus Depot Management, servizio assistenza per autolinee**

Come produttore leader di autobus, Daimler Buses con i suoi marchi Mercedes-Benz e Setra e il marchio di servizi Omniplus è sempre orientato al futuro. Il Mercedes-Benz Future Bus a guida parzialmente automatizzata con CityPilot dimostra come sarà il futuro della mobilità urbana. Non si tratta né di uno studio di design né di una visione, bensì della realtà: l'autobus urbano di domani ha già superato la sua prova del fuoco nei trasporti pubblici.

Ma anche il presente ha le sue attrattive. Adesso il motore a 6 cilindri in linea OM 470 è ancora più parsimonioso, robusto e potente. Il Citaro NGT sorprende con basse emissioni. Il Setra con la configurazione di sedili 1+1- offre un'affascinante esperienza di viaggio. Nuovi equipaggiamenti per il comfort valorizzano ulteriormente gli autobus da turismo dei marchi Mercedes-Benz e Setra, mentre il Coach MediaRouter li trasforma in un hotspot mobile. Infine Omniplus ha ulteriormente ampliato la sua vasta gamma di servizi: il collaudato 24h Service è migliorato grazie alla Telediagnosi, mentre con il Bus Depot Management Omniplus fornisce un supporto alle officine dei clienti e il "Fernbus Service" provvede agli autobus da turismo delle autolinee a lungo raggio.

Mercedes-Benz Future Bus con CityPilot: il futuro della mobilità

Ancora più sicuro, efficiente e confortevole: il Mercedes-Benz Future Bus a guida parzialmente automatizzata con CityPilot dimostra che aspetto avrà il trasporto pubblico locale di domani. Connettività, telecamere e sistemi radar, insieme alla fusione di dati, proiettano l'autobus urbano nel futuro. Mercedes-Benz ha illustrato questa spettacolare tecnica in un prototipo tecnologicamente avanzato: il Mercedes-Benz Future Bus con CityPilot. Unite insieme, queste innovazioni rappresentano una pietra miliare sia nella storia degli autobus che sulla strada verso la guida autonoma e senza incidenti.

La tecnica del CityPilot nel Mercedes-Benz Future Bus deriva fondamentalmente da quella adottata sull'autocarro a guida autonoma Actros Mercedes-Benz con Highway Pilot presentato due anni fa al Salone IAA, pur essendo stata decisamente perfezionata e integrata con numerose funzioni per soddisfare le esigenze di impiego specifiche di un autobus urbano. Di conseguenza il CityPilot può, ad esempio; riconoscere i semafori, comunicare con essi e attraversare con sicurezza gli incroci semaforici. Inoltre è in grado di rilevare la presenza di ostacoli e soprattutto di pedoni sulla carreggiata, frenando autonomamente. In più si accosta automaticamente alle fermate, sia aprendo che chiudendo le porte da solo e infine, ma non meno importante, percorre anche le gallerie.

Una decina di telecamere scansiona la carreggiata e l'ambiente circostante, mentre sistemi radar a lungo e corto raggio monitorano costantemente la strada da percorrere. A tutto ciò si aggiunge un sistema GPS. L'insieme di tutti questi dati, uniti attraverso un processo di fusione, forniscono un'immagine estremamente precisa e consentono di posizionare l'autobus con una precisione al centimetro.

L'autobus urbano a guida parzialmente automatizzata aumenta la sicurezza, alleviando le fatiche dell'autista e tenendo sotto controllo tutto l'ambiente circostante con le sue telecamere e i suoi sistemi radar. Inoltre migliora l'efficienza, in quanto lo stile di guida morbido e previdente permette non solo di proteggere i gruppi meccanici dall'usura, ma anche di ridurre i consumi di carburante e quindi di contenere le emissioni. Al tempo stesso, la sua andatura fluida e costante aumenta anche il comfort dei passeggeri a bordo.

Mercedes-Benz Future Bus: uno spettacolare autobus tecnologicamente avanzato

Il CityPilot viene presentato a bordo del prototipo tecnologicamente avanzato Mercedes-Benz Future Bus. Questo autobus singolo lungo circa 12 m, basato sul bestseller mondiale Citaro, indica strade totalmente nuove per il design di esterni e interni. Le sue linee armoniose con una configurazione asimmetrica si ispirano all'architettura urbana. Sia che si tratti di design, illuminazione, disposizione delle porte o sistemi di informazione, l'esclusivo Mercedes-Benz Future Bus rende pienamente omaggio al proprio nome.

Questo vale anche per gli interni che nella loro configurazione aperta ricordano le piazze e i parchi. L'abitacolo, suddiviso in tre zone a seconda della durata della permanenza sull'autobus, si rivela un vero e proprio "vano passeggeri da sogno". Lungo le pareti, i sedili disposti in modo disinvolto hanno la forma di poltrone di design. Innovativi mancorrenti riprendono l'idea del parco, dispiegandosi in alto come i rami di un albero verso il soffitto bicolore, la cui illuminazione ricorda il fogliame. Per i servizi di informazione e intrattenimento, i gestori possono usufruire di grandi monitor situati nella parte centrale del vano passeggeri. Il posto di guida, completamente rinnovato, costituisce una parte integrante dell'ambiente. Il conducente riceve le informazioni di cui necessita su un ampio display con una rappresentazione innovativa.

20 km percorsi senza sterzare, senza accelerare né premere il pedale del freno

Il Mercedes-Benz Future Bus con CityPilot effettua il suo primo viaggio in pubblico nei Paesi Bassi, su un tratto della linea BRT (BRT = Bus Rapid Transit) più lunga d'Europa che collega l'aeroporto di Amsterdam Schiphol con la città di Haarlem. Il percorso, lungo poco meno di 20 km, per il Mercedes-Benz Future Bus rappresenta una vera sfida: pieno di curve, attraversa varie gallerie e diversi incroci semaforici.

Ma il Mercedes-Benz Future Bus con CityPilot affronta queste sfide con padronanza: sulla strada libera raggiunge una velocità di 70 km/h, è in grado di riconoscere sia gli ostacoli che i pedoni sulla carreggiata, si accosta alle fermate con la massima precisione, apre e chiude le porte, riparte automaticamente e comunica con le centraline di comando dei semafori. Lungo tutto il percorso, il conducente non deve mai dare gas né azionare il freno; solo in presenza di traffico incrociante deve mettere le mani sul volante, così come prescrivono le norme del codice stradale. Nel

frattempo può comunque intervenire in qualsiasi momento e prendere subito il controllo del mezzo in caso di necessità.

Pagina 29

Mercedes-Benz Future Bus con CityPilot: il futuro dell'autobus urbano è iniziato. Si tratta di un mezzo di trasporto ideale per i sistemi BRT che consentono di risolvere i problemi del traffico a livello mondiale nelle zone a forte densità di popolazione e nelle regioni metropolitane. Con questo prototipo estremamente efficiente nei consumi, in grado di aumentare significativamente i livelli di sicurezza e alleviare le fatiche dell'autista, Daimler Buses sta sviluppando il sistema di trasporto per gli autobus di domani.

Efficienza: trazione ancora più parsimoniosa, più pulita e più potente

Ancora una volta consumi ed emissioni sono in calo, mentre performance e robustezza crescono: l'ultima generazione del motore Heavy Duty a 6 cilindri in linea OM 470 Mercedes-Benz da 10,7 l di cilindrata convince sotto tutti i lati. Questo propulsore costituisce il cuore della gamma di motorizzazioni degli autobus Mercedes-Benz e Setra che spazia dall'autosnodato a pianale ribassato Citaro G, passando per i modelli extraurbani di entrambi i marchi, fino ad arrivare agli autobus da turismo a pianale rialzato.

Motore Heavy Duty a 6 cilindri in linea OM 470 con minori consumi e maggiori prestazioni

L'ultima generazione dell'OM 470 Mercedes-Benz si avvale sia dei perfezionamenti apportati lo scorso anno al motore OM 471 di cilindrata superiore, sia di soluzioni tecniche originali. Le novità riguardano il notevole incremento della pressione massima di iniezione, gli iniettori, la camera di combustione e la maggiore compressione. Una soluzione brevettata per il ricircolo dei gas di scarico a distribuzione continua, un sistema di iniezione asimmetrica, un nuovo turbocompressore di produzione interna dal rendimento eccellente: tutto questo nel complesso contribuisce ad ottimizzare i consumi di carburante. Utilizzando questo motore sugli autobus da turismo il risparmio è di circa il 2,5 per cento, mentre negli autobus extraurbani equivale al 2,4 per cento e sul Citaro G al 2 per cento circa. In tal modo non si diminuiscono solo i costi, ma al tempo stesso anche le emissioni inquinanti nell'ambiente.

Parallelamente la soppressione della valvola wastgate e la regolazione della pressione di sovralimentazione, come pure l'eliminazione del sensore EGR e della regolazione EGR rendono meno complesso il motore e ne aumentano ulteriormente la robustezza, consentendo una gestione puramente predittiva.

Una caratteristica tipica di questi motori è una salita molto ripida dei valori di coppia e potenza ai medi regimi, unita a una discesa del regime nominale da 1800 giri/min a 1600 giri/min. Ciò determina un'eccellente guidabilità con un elevato grado di agilità e una gamma di regime disponibile molto ampia.

A questa motorizzazione si aggiunge poi una nuova versione di punta da 335 kW (456 CV) e una potente coppia massima di 2200 Nm. Questa

variante è disponibile a richiesta per i modelli Setra a pianale rialzato S 515 HD, S 516 HD/2, S 516 HD e S 517 HD della gamma ComfortClass 500. La trasmissione è affidata al nuovo cambio manuale a 6 marce GO 230 (di serie) o al cambio GO 250-8 PowerShift totalmente automatizzato disponibile come equipaggiamento a richiesta.

Approvazione per i carburanti alternativi

Gli autobus Mercedes-Benz ora sono abilitati all'uso di carburanti alternativi secondo la norma prEN 15940. Tra questi figurano i sottogruppi Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), Biomass To Liquid (BTL), Gas To Liquid (GTL) e Coal To Liquid (CTL). Si tratta di risorse diverse tra loro che vengono trattate chimicamente per poter essere poi utilizzate come carburanti. L'approvazione riguarda i motori OM 936 e OM 936 h (7,7 l di cilindrata), OM 470 (10,7 l) e OM 471 (12,8 l), ed è valida per ciascuno di essi a partire da febbraio 2016. Lo stesso vale anche per l'ultima generazione di motori OM 470 e OM 471.

Dato che le proprietà dei carburanti ai sensi della norma prEN 15940 corrispondono quasi del tutto al gasolio ricavato da oli minerali, non è necessario apportare praticamente alcuna modifica ai motori o ai loro componenti periferici. Gli intervalli di manutenzione necessari per il cambio dell'olio motore e la pulizia del filtro antiparticolato rimangono quindi invariati. Al tempo stesso, anche la garanzia commerciale e legale sul prodotto rimane valida senza limitazioni. I dati relativi alla potenza e alla coppia sono rimasti identici. Per l'utilizzo in riscaldatori supplementari, di questo gruppo finora soltanto i carburanti dei sottogruppi NExBTL e C.A.R.E. sono stati approvati.

Mercedes-Benz Citaro NGT: ancora più silenzioso e pulito con motore a gas

Marcia silenziosa ed emissioni di CO₂ ridotte, consumi contenuti e numerosi posti per i passeggeri, potente erogazione di potenza e minori consumi di carburante, a cui si aggiungono lunghi intervalli di manutenzione: il Citaro NGT Mercedes-Benz con il motore a gas metano M 936 G celebra il suo debutto al Salone Internazionale dei Veicoli Industriali (IAA). Si tratta di un modello che offre notevoli vantaggi per il trasporto nei centri urbani congestionati dal traffico.

Il compatto e leggero motore a gas metano da 7,7 l di cilindrata raggiunge le prestazioni di un motore diesel, fissando al tempo stesso nuovi parametri di riferimento sul fronte delle emissioni acustiche e allo scarico. Il motore sovralimentato si basa sul modernissimo turbodiesel OM 936. Il 6 cilindri in

linea montato verticalmente è un motore monovalente alimentato a metano compresso che eroga 222 kW (302 CV) a 2000 giri/min e raggiunge una coppia massima di 1200 Nm costante tra 1200 giri/min e 1600 giri/min, scendendo, a volte ampiamente, sotto i valori limite di emissione prescritti dalla norma Euro VI. Alla trasmissione provvedono i cambi automatici con convertitore di coppia.

Sotto una copertura sul tetto sono riposte bombole di gas di nuova concezione, realizzate in un materiale composito con un nucleo sintetico e un rivestimento in fibre di carbonio con l'aggiunta di fibre di vetro. Questa combinazione di materiali risulta da un lato leggera e dall'altro estremamente robusta.

Le nuove bombole di gas e il motore compatto permettono di contenere il sovrappeso del Citaro NGT insito nel tipo di trazione rispetto al modello diesel, tanto che nella versione a vettura singola la differenza corrisponde ad appena 485 kg circa. Nella versione di serie, l'autobus Citaro NGT a vettura singola trasporta fino a 96 passeggeri, mentre l'autosnodato Citaro G NGT può ospitare 153 persone.

Mercedes-Benz offre l'autobus a gas sia nella versione singola Citaro NGT che nella versione snodata Citaro G NGT. Il Citaro NGT può essere alimentato sia con gas metano che con biogas metano: in quest'ultimo caso, il bilancio di CO₂ del veicolo risulta quasi neutrale. Le argomentazioni a favore del Citaro NGT sono convincenti, tanto che sono già arrivate ordinazioni di veicoli con numeri a tre cifre da Madrid e Augsburg.

Minibus Mercedes-Benz: motori più potenti, tonnellaggi più elevati, nuovi equipaggiamenti

La gamma di minibus Mercedes-Benz approfitta del perfezionamento del veicolo di base Sprinter Mercedes-Benz, i cui livelli di potenza inferiori adesso risultano nettamente più dinamici. La motorizzazione di accesso alla gamma ora eroga 84 kW (114 CV) e raggiunge una coppia di 300 Nm, con un rispettivo incremento di questi valori del 20 per cento. Anche il livello di potenza successivo, con i suoi 10 kW (143 CV) e 330 Nm, si rivela più potente in entrambi i parametri del 10 per cento circa.

Inoltre Mercedes-Benz ha ampliato la gamma dello Sprinter di primo equipaggiamento con una variante da 5,5 t di peso totale a terra.

A tutto ciò si aggiungono varie novità specifiche per la gamma di minibus: ad esempio lo Sprinter City 65 esposto alla fiera con un nuovo retarder ottimizzato nel peso, che pur mantenendo invariate sia funzionalità che

potenza frenante ora risulta più leggero del 15 per cento. Altrettanto nuovo è lo spazio combinato per passeggeri e sedie a rotelle che a partire dal 1 luglio 2017 dovrà costituire obbligatoriamente una parte integrante degli autobus di linea urbani.

Il veicolo in esposizione dispone inoltre di un'eccellente dotazione per la connettività con videosorveglianza nel vano passeggeri e sulle porte di accesso, un sistema di comando di bordo computerizzato (RBL) con un ampio monitor centrale per informazioni sul percorso, gestione della destinazione e dei passeggeri, così come un Media Router WLAN e porte USB per tutti i sedili.

I minibus M1 della Serie di modelli Sprinter Mobility, ottimizzati nel peso, verranno introdotti nella seconda metà dell'anno. Grazie a innovativi materiali compositi adottati per il sistema di guide sul pavimento Airline, a seconda del modello è possibile aumentare il carico utile anche di 35 kg. Un nuovo accesso ribassato, richiedibile per le Serie di modelli Sprinter Mobility, Sprinter Transfer e Sprinter Travel, consente un maggiore comfort di salita e discesa dal veicolo e l'eliminazione di un gradino estraibile sulla porta anteriore per i passeggeri.

Sicurezza: più sicurezza con i fari a LED e comfort migliorato

A bordo degli modelli Mercedes-Benz e Setra, al Salone IAA debuttano anche i primi fari a LED al mondo integrati negli autobus. La temperatura del colore della luce dei fari a LED è estremamente simile a quella della luce diurna, e per questo affatica di meno gli occhi dell'autista. Un'altra caratteristica importante per la sicurezza: l'intensità del fascio luminoso di una luce a LED rimane quasi costantemente elevata per tutta la sua durata utile. Tra l'altro, questa durata risulta molto più lunga di quella delle lampade alogene o allo xeno. In tal modo si evita di dover sostituire le lampadine di frequente, e quindi si riducono anche i conseguenti costi e tempi di fermo: questo significa che con i fari a LED le aziende possono contare su spese di manutenzione decisamente più basse.

Sia per gli anabbaglianti che le luci di profondità, le nuove lampadine del tipo Bi-LED per i modelli Mercedes-Benz e Setra sono integrate in un unico alloggiamento. Cinque LED hanno il compito di produrre la luce anabbagliante, mentre altri tre LED si occupano delle luci di profondità. Le nuove luci sono disponibili per i modelli Setra TopClass 500 e ComfortClass 500, come pure per il Citaro Mercedes-Benz. I LED sono stati integrati nei fari delle rispettive Serie di modelli. In questo modo si preserva intatta l'immagine individuale del marchio e del modello, coniugando perfettamente i requisiti di forma e funzione.

I fari principali a LED vengono presentati da Daimler Buses al Salone IAA sull'esempio del modello a pianale rialzato S 516 HD della gamma Setra ComfortClass e sul modello super-rialzato S 516 HDH Setra Topclass, come pure sul Citaro NGT sul Mercedes-Benz.

Coach MediaRouter: per viaggiare sempre connessi e con contenuti multimediali

Se nelle autolinee a lungo raggio si tratta di un obbligo dato per scontato, sugli autobus per escursioni e da turismo può significare una svolta: la rete Internet veloce per i passeggeri costituisce infatti un vantaggio concorrenziale nel mercato dei viaggi in pullman. Il Turismo Mercedes-Benz, i modelli Setra ComfortClass 500 e TopClass 500, come pure il bipiano S 431 DT adesso possono essere dotati a richiesta e in tutte le versioni di un router e un'apposita antenna di primo equipaggiamento.

Il Coach MediaRouter dispone di due slot per schede SIM basate sulla tecnologia LTE e di due porte USB. In questo modo agli utenti viene

garantita la possibilità non solo di collegarsi a Internet durante il viaggio con i loro dispositivi mobili, ma anche di richiamare contenuti multimediali da una banca dati locale, alleviando così il carico di connessione alla rete.

Attraverso un fornitore professionale di reti WLAN, dietro un pagamento mensile per ciascun veicolo, è possibile disporre di un hotspot WLAN conforme alle disposizioni vigenti e di un Entertainment Pack. L'interfaccia utente sui dispositivi dei viaggiatori risulta esteticamente piacevole e facile da usare. Inoltre i bus operator possono richiedere la creazione di una landing page personalizzata che si apre automaticamente al momento del login. Per Internet è disponibile a richiesta anche un filtro di parental control. I bus operator ricevono una chiavetta USB aggiornata ogni trimestre, contenente un Entertainment Pack con dozzine di film e cinque episodi rispettivamente di due serie TV attuali. In più il sistema offre l'accesso a dieci canali musicali con diversi programmi.

Per ogni autobus il login può essere effettuato da 40 - 50 passeggeri contemporaneamente. Inoltre è in corso di allestimento un sistema di ripartizione automatica della velocità di trasmissione dati disponibile tra gli utenti.

L'offerta di intrattenimento mediante chiavetta fornita dall'Internet Provider è soltanto uno dei primi passi per lo sviluppo dei sistemi di Infotainment del futuro a bordo degli autobus. I vacanzieri o le guide turistiche, con l'ausilio del Coach MediaRouter, possono mostrare ai loro compagni di viaggio le ultime istantanee scattate e i video girati, caricandoli su una chiavetta USB che permette di trasferire foto, filmati e musica sul router. Questo sistema consente a sua volta di distribuire i contenuti tramite streaming agli altri passeggeri. Tutto questo può risultare utile non solo a scopo di intrattenimento e per fissare i ricordi di un viaggio, ma anche per presentazioni e filmati, oppure per altre informazioni aziendali in caso di viaggi di lavoro nel settore del noleggio di autobus.

Al tempo stesso, i bus operator possono pubblicizzare i loro viaggi con proposte singole o cataloghi completi, nonché illustrare l'offerta di cibi e bevande in vendita a bordo dell'autobus. Un'ulteriore possibilità di informare e intrattenere i passeggeri consiste nell'offrire consigli sulla meta del viaggio o sul Paese che si sta attualmente attraversando.

Mercedes-Benz e Setra presentano il nuovo Coach MediaRouter al Salone IAA a bordo di tutti gli autobus da turismo esposti.

Un'altra novità assoluta da ammirare al Salone IAA: sulle testiere e sui sedili, i classici pellami utilizzati per i rivestimenti sono stati sostituiti dallo speciale materiale in pelle Composition. Composto da fibre di pelle, Composition è zigrinato, traspirante e possiede tutte le qualità positive dei pellami. Tuttavia Composition risulta molto più facile da pulire e quindi perfetto per l'impiego a bordo degli autobus.

Composition viene utilizzato da Mercedes-Benz e Setra in tutte le parti del sedile, dalla testiera allo schienale e al piano di seduta, fino alle superfici laterali. Come tutti i tessuti e i pellami di rivestimento, il materiale ha superato i severi test del laboratorio interno; inoltre i 20 colori disponibili sono abbinati all'attuale collezione di tessuti.

In occasione del Salone IAA Mercedes-Benz e Setra presentano il materiale Composition in molteplici varianti, spaziando dai rivestimenti delle testiere alle combinazioni in pelle e tessuto per i sedili degli autobus da turismo, fino ad arrivare all'esclusivo rivestimento della configurazione di sedili di lusso Voyage Ambassador con abbinamenti di pelle e tessuto in più punti del piano di seduta e dello schienale, di colore nero dotato di tasca, nonché elementi di design in "Mystic White", il tutto a bordo di un Setra S 5 16 HDH a pianale super-rialzato.

Poggiatesta Comfort: il sedile su misura a bordo degli autobus da turismo

Per Mercedes-Benz e Setra è il sedile che si deve adattare al passeggero: ecco perché i loro autobus da turismo sono disponibili a richiesta con poggiatesta Comfort regolabili per i sedili dei passeggeri. Questi poggiatesta prolungano lo schienale di 40 mm e si possono estrarre gradualmente verso l'alto di 85 mm, adattandosi perfettamente alla statura del passeggero. Grazie alla possibilità di regolare anche le sezioni laterali dei poggiatesta, se si desidera fare un sonnellino durante il viaggio è possibile adagiare il capo su una base d'appoggio ottimale, come in una comoda poltrona a oreccioni. Essendo larghi al massimo 260 mm, i nuovi poggiatesta Comfort coprono il campo visivo dei passeggeri seduti dietro solo in minima parte.

Mercedes-Benz e Setra presentano i nuovi poggiatesta Comfort al Salone IAA negli autobus da turismo Mercedes-Benz Turismo M, Setra ComfortClass S 5 15 HD e Setra TopClass S 5 16 HDH.

Dieci anni dopo il suo debutto al Salone Internazionale dei Veicoli Industriali nel 2006, ora questo modello festeggia il suo compleanno all'IAA 2016 come l'autobus da turismo di maggior successo in Europa. Il Turismo Mercedes-Benz è richiestissimo. Lo testimonia un volume record di oltre 2000 unità vendute lo scorso anno: questo autobus da turismo redditivo e flessibile si vede praticamente ovunque. Il motivo risiede anche nella sua ampia gamma di prodotti composta da quattro varianti a pianale rialzato, oltre che dal compatto Turismo K e dal funzionale autobus da turismo a pianale elevato Turismo RH.

Al Salone IAA l'anniversario viene festeggiato con un Turismo M, un autobus a pianale rialzato da 13 m nella versione a tre assi con un raffinato allestimento per autolinee a lungo raggio che tra l'altro comprende i sedili Travel Star Eco con rivestimenti Luxline e poggiatesta Comfort regolabili in altezza, rivestiti con il materiale Composition in fibra di cuoio. A garantire l'accesso a Internet provvede il nuovo Coach MediaRouter. Prese elettriche da 230 Volt accanto ai sedili assicurano l'alimentazione di corrente ai dispositivi elettronici portati a bordo dai passeggeri.

Intouro Mercedes-Benz: 10 000 esemplari sulle strade

Al Salone IAA si celebra un importante anniversario per un longevo bestseller: durante la fiera infatti Mercedes-Benz consegnerà l'Intouro n° 10 000. Questo autobus extraurbano estremamente redditivo e funzionale è uno dei preferiti dai bus operator particolarmente attenti ai costi in tutta Europa.

Come autobus a due assi, l'Intouro è disponibile in tre versioni di lunghezza. Alla propulsione provvedono compatti motori a 6 cilindri in linea della Serie costruttiva OM 936 Mercedes-Benz da 7,7 l di cilindrata con una potenza di 220 kW (299 CV) e 260 kW (354 CV). La scelta dei sistemi di trasmissione è particolarmente ampia e spazia tra cambio manuale a 6 marce, cambio totalmente automatizzato GO 250-8 PowerShift Mercedes-Benz o convertitore di coppia automatico: insomma, l'Intouro è estremamente flessibile.

Lo dimostra anche il veicolo celebrativo con elevatore sulla porta centrale, confortevoli sedili Travel Star Eco, seggiolini ribaltabili sulla superficie di uso speciale di fronte all'accesso, ripiani portapacchi con fondo chiuso, climatizzatore e doppi vetri. Il model year 2017 dell'Intouro è riconoscibile da una modifica estetica: lo sportello del vano motore adesso dispone

soltanto di una griglia di ventilazione sul lato destro, mentre la griglia applicata a specchio a sinistra è stata eliminata.

Viaggiare con stile su sedili 1+1 sul Setra TopClass 500

TopClass 500: questa denominazione della Serie di punta Setra è già tutto un programma. Con la configurazione di sedili Voyage Ambassador nella disposizione 1+1 personalizzabile per i Clienti, Setra esalta ai massimi livelli il piacere di viaggiare con stile. I sedili girevoli, dotati di ampi braccioli rivestiti in pelle ribaltabili, contengono vani portaoggetti e portabevande orientabili. Con poggiatesta Comfort regolabili, tavolini inseribili lungo la parete laterale, prese elettriche per ogni sedile, tasche portaoggetti a sinistra e a destra, ripiani illuminati sotto ogni posto e illuminazione del vano piedi, questa configurazione soddisfa anche i palati più esigenti.

Setra presenta la configurazione a bordo di un modello TopClass S 516 HDH da 13,3 m a pianale super-rialzato, tra l'altro dotato di luci soffuse "ambient" e del tetto in cristallo TopSky Panorama.

Setra S 418 LE business: un gigante del trasporto di passeggeri per le linee extraurbane

Fino a 100 posti per i passeggeri a seconda dell'allestimento, con la configurazione di sedili completa per un massimo di 63 posti a sedere, assenza di barriere nell'ampio settore a pianale ribassato davanti ad entrambi gli assali posteriori: quando si tratta di linee extraurbane molto frequentate, il Setra S 418 LE business è perfettamente nel suo elemento. Questo autobus a tre assi estremamente redditivo celebra il suo debutto al Salone IAA.

Oltre ad essere ideale per le aziende che partecipano alle gare d'appalto, è anche flessibile: con diverse varianti di porte, superfici di utilizzo speciali semplici o doppie con spazio per sedie a rotelle o passeggeri di fronte al secondo accesso, un'altra superficie di utilizzo speciale supplementare prima della seconda porta, diverse configurazioni di sedili e pneumatici, due livelli di potenza e quattro varianti di cambio, questo autobus extraurbano lungo 14,64 m è un vero e proprio factotum. All'IAA si presenta in una versione da 57 posti, dotato di una superficie di utilizzo speciale di fronte al secondo accesso con due seggiolini ribaltabili supplementari.

Servizio assistenza: 24h Service ampliato con Telediagnosi, Bus Depot Management, servizio assistenza per autolinee

Il marchio di servizi Omniplus per gli autobus Mercedes-Benz e Setra presenta al Salone IAA un intero pacchetto di nuovi servizi, al centro dei quali spicca il nuovo servizio Telediagnosi, in grado di ottimizzare il 24h Service e ridurre drasticamente i tempi di fermo in caso di panne. L'unico requisito per usufruire di questo servizio è l'equipaggiamento dell'autobus con il sistema telematico FleetBoard.

Nell'eventualità di una panne di un autobus Mercedes-Benz o Setra, il conducente può inviare con la semplice pressione di un pulsante direttamente al 24h Service numerosi dati per identificare il veicolo, indicare le sue coordinate geografiche per un'esatta localizzazione e trasmettere i codici errore sia attuali che precedentemente memorizzati.

I dati vengono trasmessi al Punto di Assistenza Omniplus più vicino, dove vengono interpretati. Questa procedura comporta numerosi vantaggi: il conducente deve fornire meno informazioni al telefono, il veicolo viene localizzato con esattezza e si possono evitare fraintendimenti. Ancora prima di mettersi in marcia, il tecnico dell'assistenza può prepararsi ad intervenire sul tipo di panne specifico in base al codice di guasto indicato e portare con sé gli attrezzi speciali e i componenti eventualmente necessari.

Se dai dati appare già evidente un'avaria con il rischio di gravi conseguenze, l'operatore Omniplus può consultarsi con il conducente e l'azienda per organizzare preventivamente la fornitura di un veicolo sostitutivo. In questo modo i passeggeri non devono quindi aspettare inutilmente di proseguire il viaggio.

Bus Depot Management: parco veicoli in perfetta forma grazie all'assistenza della Casa

Nessuno può eseguire meglio gli interventi di manutenzione e riparazione sugli autobus del Costruttore stesso. Per questo motivo Omniplus ha sviluppato il servizio Bus Depot Management, con cui Punti di Assistenza autorizzati di Omniplus offrono i loro servizi direttamente presso l'officina del cliente. L'offerta si rivolge ai gestori di flotte ed è basata su un contratto di manutenzione e riparazione a lungo termine, stipulato ad esempio nell'ambito di una gara d'appalto.

A seconda delle condizioni contrattuali, Omniplus si assume l'impegno di svolgere i lavori di manutenzione e riparazione periodici, fino agli interventi di verniciatura e carrozzeria, direttamente in loco nel deposito aziendale. Omniplus mette a disposizione dell'officina i suoi collaboratori qualificati, allestendo il magazzino ricambi esattamente secondo il fabbisogno e occupandosi dell'approvvigionamento dei ricambi.

Con Bus Depot Management i parchi veicoli aumentano notevolmente la disponibilità dei loro autobus, evitando contemporaneamente inutili trasferimenti, tempi di fermo e spese amministrative. Gli autobus inoltre sono sempre mantenuti in perfette condizioni e conservano meglio il loro valore nel tempo.

"Fernbus Service": un servizio su misura per le autolinee a lungo raggio

Gli autobus di linea a lungo raggio sono veri e propri maratoneti tra gli autobus da turismo: ogni anno coprono lunghi tragitti accumulando un chilometraggio a sei cifre. Per questo è tanto più importante disporre di un servizio di assistenza altamente specializzato. Ecco perché Omniplus ha dato vita al "Fernbus Service", un servizio per il momento disponibile solo per il mercato tedesco. Lungo le principali rotte di trasporto, oltre che in punti nodali e nei principali capolinea vi sono già circa 90 Punti di Assistenza di questo tipo.

I servizi che offrono sono specifici per gli autobus a lunga percorrenza. Tra le prestazioni standard figurano il regolare controllo dell'autobus, una verifica di tutte le principali funzioni tecniche e di sicurezza del veicolo, come pure lavaggio esterno, svuotamento del serbatoio delle acque reflue, rifornimento di acqua pulita e una maggiore scorta di parti di ricambio del Punto di Assistenza per i componenti e gli Accessori Originali di tutti gli autobus a lungo raggio commercializzati dei marchi Mercedes-Benz e Setra. A seconda del Punto di Assistenza, inoltre, possono essere offerti ulteriori servizi: pulizia degli interni, Servizio sostituzione vetri e TireService di Omniplus, progetto di mobilità con servizio di recupero e riconsegna della vettura, depositi e parcheggi per autobus a lungo raggio e veicolo sostitutivo in caso di panne.

Giro del mondo: Daimler Trucks presenta al Salone IAA "Trucks and Buses for the World" dal Nord America e dall'Asia

- **BharatBenz 3723R: autocarro senza rimorchio a cinque assi dall'India**
- **Fuso TV-R: motrice per semirimorchio pesante per mercati di esportazione dall'India**
- **Fuso FV Super Great V Spider: veicolo multifunzione dal Giappone**
- **Scuolabus Mercedes-Benz: autobus completo per Paesi emergenti dall'India**
- **Freightliner Inspiration Truck: autocarro a guida autonoma dagli USA**
- **Western Star WS 5700XE: i sogni dei trucker diventano realtà – dagli USA**

Più di mezzo milione di autocarri e oltre 28 000 autobus e autotelai all'anno: Daimler dimostra efficacemente la sua posizione di leader mondiale nella produzione di autocarri e autobus. Con i suoi marchi Mercedes-Benz, BharatBenz, Freightliner, Fuso, Thomas Built Buses, Western Star e Setra, Daimler soddisfa ogni desiderio delle aziende che operano nel settore del trasporto di merci e persone in tutti i continenti. La sua strategia di successo si basa su tre pilastri: leadership tecnologica, presenza globale e piattaforme intelligenti. Da tutto ciò risulta un'immagine unica su scala mondiale con offerte al tempo stesso su misura a livello regionale. "Trucks and Buses for the World": con questo slogan Daimler presenta all'IAA una selezione rappresentativa dei suoi veicoli concepiti per tutti i continenti della Terra.

BharatBenz 3723R: autocarro senza rimorchio a cinque assi dall'India

Il marchio indiano BharatBenz è un esempio della dinamicità a livello mondiale del Gruppo Daimler. Dall'inizio delle vendite, quattro anni fa, sono stati consegnati più di 40 000 veicoli pesanti e medi BharatBenz. Gli autocarri di questo giovane marchio giocano un ruolo importante non solo in India, ma anche per l'apertura di molti altri mercati in via di sviluppo. Al Salone IAA Daimler presenterà il BharatBenz 3723R, un veicolo senza rimorchio con sovrastruttura a cassone per un peso totale a terra di 37,0 t.

Sotto la cabina letto del veicolo a cabina avanzata con guida a destra si celano gruppi ampiamente noti anche in Europa, come ad esempio il compatto 6 cilindri in linea Mercedes-Benz OM 906 da 6,4 l di cilindrata con una potenza di 175 kW (238 CV), localizzato per la maggior parte in India e

costruito nella fabbrica DICV di Oragadam nei pressi di Chennai. Il motore è disponibile nelle classi di emissioni Euro III, Euro IV (per il mercato indiano) ed Euro V (per le varianti da esportazione).

Poi c'è il cambio manuale a 9 marce Mercedes-Benz G 131. L'autotelaio è dotato di molle paraboliche sugli assi anteriori, mentre l'asse motore dispone di sospensione pneumatica e gli altri due assi posteriori hanno molle a balestra semiellittiche.

L'autocarro senza rimorchio, lungo poco meno di 11,4 m, può essere configurato alternativamente in modo modulare per le più svariate sovrastrutture. Il veicolo in esposizione presenta una sovrastruttura cassonata da 28 piedi, ovvero 8,4 m, con sponde alte quasi un metro.

Fuso TV-R: motrice per semirimorchio pesante per mercati di esportazione dall'India

Il marchio giapponese Fuso è attivo a livello mondiale e con più di 150 000 veicoli all'anno rappresenta una colonna portante di Daimler Trucks. La gamma comprende autocarri e autobus di tutte le categorie di grandezza e di peso. In Europa occidentale, Fuso è noto soprattutto per l'autocarro leggero Canter di produzione portoghese, ma in molte parti del mondo anche gli autocarri pesanti di questo marchio sono molto conosciuti.

L'esempio più recente è il Fuso TV-R proveniente dalla fabbrica DICV di Oragadam nei pressi di Chennai, noto anche con la denominazione 4043 S. Lanciato solo lo scorso agosto in Kenia come primo mercato, ora verrà introdotto progressivamente in altri mercati Fuso in crescita. Il nuovo trattore per semirimorchio a tre assi per il trasporto a lungo raggio è predisposto per raggiungere pesi complessivi fino a 100 t. Sotto la cabina a tetto alto – in esposizione con guida a sinistra – il 6 cilindri in linea Mercedes-Benz OM 457, famoso a livello mondiale, si presenta al Salone IAA in versione da 315 kW (428 CV) a norma Euro V. La trasmissione di forza ai due assi motori posteriori è affidata al cambio PowerShift Mercedes G 330 a 12 marce. All'immagine possente del veicolo contribuiscono le imponenti ruote con pneumatici nel formato 12.00 R 24, con cui il Fuso TV-R è in grado di affrontare anche terreni impegnativi.

Fuso FV Super Great V Spider: veicolo multifunzione dal Giappone

È una sorta di attrezzo multiuso semovente in formato XXL: il concept Fuso Super Great V Spider esce fuori da tutti gli schemi tradizionali dei mezzi da lavoro. Il veicolo a tre assi senza rimorchio di produzione giapponese si guida a destra e monta, dietro la cabina del conducente, quattro bracci con attrezzi diversi. Grazie ad essi lo Spider, come veicolo da cantiere

estremamente versatile, è in grado di perforare, afferrare, sminuzzare e scavare. Durante tutto questo, quattro piedini d'appoggio estraibili provvedono a mantenere l'autocarro in orizzontale.

La trazione è affidata al motore a 6 cilindri in linea Fuso 6R10 (T8) da 12,8 l di cilindrata, con una potenza di 338 kW (460 CV) e una potente coppia di 2500 Nm. Gli esperti del settore lo noteranno sicuramente: il propulsore è strettamente imparentato con il motore europeo Mercedes-Benz OM 471 e l'americano Detroit DD 13. Anche il cambio manuale totalmente automatizzato a 12 marce Fuso Inomat II è già noto in altra veste, con la corrispondente configurazione, come cambio PowerShift Mercedes.

Scuolabus Mercedes-Benz: autobus completo per Paesi emergenti dall'India

La collaborazione di Daimler Buses con l'allestitore Wright Bus in India ha portato altri frutti: dopo essere iniziata dagli autobus da turismo completi realizzati con il marchio Mercedes-Benz, adesso prosegue con un robusto scuolabus, proposto come veicolo completo in alternativa ai precedenti autotelai in commercio nei Paesi emergenti nel Vicino Oriente.

Lo scuolabus lungo 9,1 m si basa sull'autotelaio a motore frontale OF 917 RF C Mercedes-Benz con una robusta tecnica per autocarri. Il motore a 4 cilindri da 3,9 l di cilindrata eroga 125 kW (170 CV) ed è disponibile, a seconda del mercato e delle esigenze regionali, a norma Euro III o Euro IV. Lo scuolabus è dotato di ruote da 17,5 pollici, molle paraboliche su entrambi gli assi e sistema antibloccaggio.

La sovrastruttura moderna e piacevole con un grande indicatore di destinazione sopra il parabrezza, ampiamente esteso verso l'alto, si basa su un'ossatura di alluminio leggero. Nel funzionale abitacolo del veicolo con guida a sinistra esposto al Salone IAA, i passeggeri dello scuolabus trovano posto su 35 sedili singoli dotati di cinture di sicurezza. I vani portabagagli e un impianto di climatizzazione arricchiscono l'allestimento del vano passeggeri.

Freightliner Inspiration Truck: autocarro a guida autonoma dagli USA

È stato il primo autocarro a guida autonoma del mondo con immatricolazione stradale, e ora Daimler lo ha portato in Europa: il Freightliner Inspiration Truck è una pietra miliare nella storia dell'autocarro. La sua tecnica Highway Pilot con sistema radar, telecamera stereoscopica e collaudati sistemi di assistenza si basa sul Mercedes-Benz Future Truck ed è stata configurata per l'utilizzo sulle autostrade americane.

Il veicolo di base utilizzato per il Freightliner Inspiration Truck è il Freightliner Cascadia Evolution. La motrice per semirimorchio a tre assi a cabina arretrata convince tra l'altro per la sua forma aerodinamica e la spaziosa cabina letto ("sleeper"), situata dietro la cabina di guida vera e propria, che con il suo arredamento ricorda piuttosto un monolocale.

Il Cascadia Evolution si distingue per la sua catena cinematica integrata. Sotto il lungo cofano pulsa il 6 cilindri in linea Detroit DD 15 da 294 kW (400 CV) e 14,8 l di cilindrata. Il cambio totalmente automatizzato Detroit DR 12-DA, così come il motore, è strettamente imparentato ai gruppi europei. Anche gli assi provengono dal sistema modulare di produzione dei gruppi di Detroit, l'affiliata americana di Daimler.

Freightliner rappresenta la storia di successi nordamericana di Daimler Trucks. Grazie a Freightliner e al marchio individuale Western Star, lo scorso anno Daimler ha registrato in Nord America una quota di mercato del 39 per cento circa per gli autocarri pesanti, conquistando nuovamente la posizione di numero uno incontrastato in questo segmento.

Western Star WS 5700XE: i sogni dei trucker diventano realtà – dagli USA

Con i possenti truck del marchio statunitense Western Star, il sogno dell'American Way of Drive diventa realtà. Si capisce già dall'imponente mascherina del radiatore e dalle generose cromature: il Western Star 5700XE è un autocarro del tutto particolare perfino per le consuetudini nordamericane. Il veicolo coniuga un'immagine imponente con un'elevata efficienza e il carattere di un instancabile cavallo da soma con l'atmosfera accogliente dello spazioso "sleeper" dietro la cabina di guida. Tuttavia, per quanto il modello 5700XE possa risultare imponente, le pareti della cabina letto sono realizzate con una leggera struttura a nido d'ape. Western Star è il marchio del cosiddetto "Owner Operator" di successo, ovvero dell'autotrasportatore a lungo raggio indipendente. Anche nel caso del Western Star si punta prevalentemente sulla catena cinematica integrata dell'affiliata di Daimler Detroit: motore, cambio e asse provengono da un unico fornitore e sono perfettamente armonizzati tra loro. Si tratta del 6 cilindri in linea DD 13 da 12,8 l di cilindrata con potenza da 257 kW a 371 kW (da 350 CV a 505 CV), o in alternativa del DD 15 da 14,8 l con potenza da 294 kW a 371 kW (da 400 CV a 505 CV) o del DD 16 da 15,6 l con potenza da 368 kW a 441 kW (da 500 CV a 600 CV), del cambio a 12 marce totalmente automatizzato DT 12 e degli assi con configurazioni 6x2 e 6x4. E non è un caso che gran parte di questi componenti sia presente in forma analoga nei marchi di Daimler Trucks anche in Europa o in Asia.

Mercedes-Benz Vans al Salone Internazionale dei Veicoli industriali (IAA) 2016: un'unica visione e tre modelli vincenti con tante novità relative a prodotti e servizi di assistenza

- **Vision Van: un veicolo commerciale a trazione elettrica, automatizzato e integralmente connesso in rete di Mercedes-Benz Vans rivoluziona il settore delle consegne dell'ultimo miglio**
- **Sprinter: portfolio ampliato e potenziato, motori ancora più brillanti**
- **Vito: nuovi dettagli di equipaggiamento negli interni per la Stella dei pesi medi**
- **Citan: nuovi pacchetti di equipaggiamento per gli esterni e gli interni e cambio a doppia frizione per il diesel**
- **Centro Allestitori: il veicolo commerciale su misura**
- **Servizi assistenza completi: i nuovi Van ProCenter, Junge Sterne e App Rescue Assist**

Mercedes-Benz Vans prosegue il suo cammino sulla via del successo: dopo il picco registrato nel 2015, il settore strategico promette altri record per l'anno in corso. Alla base c'è la vincente e aggiornatissima gamma dei modelli: lo Sprinter è il veicolo commerciale di maggiore successo in Europa, e le nuove versioni di peso e potenza lo rendono ancora più interessante; il Vito si impone come veicolo commerciale a scala mondiale, con forti presenze in Europa, Nord America (con il nome Metris), Sud America e Cina; il Citan rappresenta una solida realtà nel segmento dei furgoni per le consegne in ambito urbano. L'accattivante gamma dei modelli è accolta positivamente in tutto il mondo. Nell'ambito della strategia settoriale "Vans goes global" Mercedes-Benz Vans produce in Europa occidentale e orientale, Nord America, Sud America e Cina. Numerose offerte di servizi assistenza allargano il ventaglio dei prodotti per i veicoli commerciali con la Stella.

Con il Vision Van, Mercedes-Benz Vans presenta un rivoluzionario progetto di veicolo commerciale per l'utilizzo in ambito urbano, che in quanto sistema globale integra molteplici tecnologie innovative per le consegne dell'ultimo miglio e definisce in tal modo i requisiti prestazionali e le relative soluzioni per le future generazioni di veicoli commerciali.

Vision Van: un veicolo commerciale a trazione elettrica, automatizzato e integralmente connesso in rete di Mercedes-Benz Vans rivoluziona il settore delle consegne dell'ultimo miglio

Veicoli commerciali come concept globale in una catena delle consegne dell'ultimo miglio completamente connessa a una rete digitale

Il Vision Van nasce nel quadro dell'iniziativa strategica per il futuro *adVANce*. Con *adVANce* Mercedes-Benz Vans si trasforma da semplice Costruttore di veicoli commerciali in fornitore di soluzioni di sistema globali. Questa strategia si consolida con il Vision Van come espressione tangibile della spinta innovatrice dell'azienda. Il Vision Van convince per il collegamento in rete di informazioni e tecnologie a un livello mai raggiunto finora; primo veicolo commerciale al mondo, si pone come concept globale per una catena di processi completamente connessa a una rete digitale, che dal centro di smistamento delle merci giunge fino al destinatario.

Il Vision Van è dotato di un vano di carico completamente automatizzato, di droni integrati per la consegna aerea autonoma e di un moderno comando a joystick. Grazie a un brillante motore elettrico da 75 kW dotato di un'autonomia massima di 270 km, le consegne con il Vision Van si effettuano a emissioni zero locali; la trazione elettrica garantisce inoltre il permesso di circolazione del Vision Van nelle zone a traffico limitato delle città, anche in caso di divieto d'accesso per i veicoli a combustione interna. Il motore elettrico pressoché silenzioso facilita le operazioni di recapito a tarda ora nei centri abitati per le consegne Same Day Delivery.

Un'efficace interazione tra il software di controllo basato su cloud e un ottimale hardware per il carico

Il Vision Van mette in rete numerose tecnologie innovative, diventando l'elemento intelligente centralizzato in una catena delle consegne completamente connessa in rete. Algoritmi di nuovo tipo controllano lo smistamento e il caricamento dei colli, la gestione completamente automatizzata del vano bagagli, la pianificazione degli itinerari per il veicolo e i droni per le consegne, oltre a calcolare i percorsi di consegna ottimali per i corrieri. Le spedizioni, ad esempio, vengono smistate automaticamente nel centro logistico e caricate in appositi sistemi a scaffalatura. Veicoli per la movimentazione privi di conducente caricano le scaffalature con un processo automatizzato in un'unica soluzione, il cosiddetto One Shot Loading. La gestione intelligente del vano bagagli porge automaticamente

i pacchi ai corrieri nel punto di scaricamento per il recapito manuale, tramite un dispositivo di distribuzione interno al veicolo. Parallelamente il sistema distribuisce a due droni un carico utile di 2 kg ciascuno, che questi ultimi sono in grado di consegnare autonomamente in un raggio di 10 km.

L'interazione del software di controllo basato su cloud con un hardware ottimale presenta considerevoli vantaggi in termini di tempo ed efficienza, e innalza il livello di qualità e flessibilità dei servizi di consegna in ambito urbano. Diminuiscono ad esempio notevolmente i tempi di consegna unitari e i tempi di fermo del veicolo a bordo strada, cioè il cosiddetto Curbside Time. Il veicolo permette inoltre nuove opportunità per la consegna dei pacchi nello stesso giorno dell'ordine e il puntuale recapito all'orario indicato dal Cliente finale: aumenta il comfort per il destinatario e allo stesso tempo i tentativi di consegna a vuoto si riducono a casi eccezionali. Ai già citati benefici in termini di efficienza contribuiscono il sistema One Shot Loading, la tecnologia di automatizzazione nel vano di carico e l'integrazione dei droni per le consegne. La tecnologia garantisce inoltre la quasi totale esclusione di errori nella consegna.

Il veicolo comunica con il conducente e l'ambiente

Con un design avveniristico Mercedes-Benz Vans apre nuove prospettive alle generazioni di veicoli commerciali di "dopodomani". L'intelligenza, l'efficienza e il collegamento in rete si fondono nel veicolo come mai era accaduto prima. Basta uno sguardo al design del frontale per trasportare l'osservatore in un lontano futuro. Il frontale è definito dal parabrezza estremamente ampio, che s'inarca fino alle fiancate come una sorta di visiera high-tech, dalla mascherina del radiatore Black Panel con matrice a LED integrata, grazie alla quale il Vision Van comunica con il suo ambiente, e dalla linea progressiva dei fari con tecnica LED; il profilo affilato di questi elementi contrasta con le morbide superfici del veicolo, in un dialogo carico di tensione tra passione ed emozioni da un lato, e tecnologia e funzionalità dall'altro. Il veicolo comunica con l'ambiente attraverso i display a LED collocati sul frontale e sulla parte posteriore, segnalando ad esempio quando i droni per le consegne si levano in volo, il veicolo è fermo o l'operatore scende.

Con la sua essenzialità estrema a favore della funzionalità, il design degli interni è fortemente proiettato nel futuro. A favore di un comando Drive-by-Wire azionato tramite un joystick, i progettisti hanno rinunciato a volante, pedaliera e consolle centrale, liberando in tal modo nuove possibilità di configurazione; ne è scaturito un abitacolo dal carattere singolare, incentrato sulla comunicazione intelligente tra conducente e veicolo. È stato inoltre possibile spostare ulteriormente in avanti il sedile lato guida, aumentando così la superficie utile del veicolo.

Il cruscotto a forma di arco molto accentuato è ricoperto da un materiale tessile di qualità e si estende lungo tutto il frontale. L'intera superficie dell'arco viene utilizzata per fornire al conducente le informazioni di cui necessita per svolgere il suo lavoro. Se a veicolo spento l'arco del Vision Van si presenta come una superficie continua blu con una sfumatura nera, durante la marcia si accendono, per esempio, un tachimetro, informazioni sulla pianificazione degli itinerari e indicazioni relative al volo dei droni.

Il veicolo comunica con il conducente anche tramite il pianale della cabina. Grazie a un effetto speciale, display a LED emettono luce attraverso il pianale in acciaio legato, segnalando ad esempio al conducente l'approssimarsi di pedoni o ciclisti. Sulla parete posteriore della cabina del conducente si trovano il dispositivo di distribuzione dei pacchi e il terminale informativo che fornisce al conducente tutte le informazioni utili al processo di consegna; quest'ultimo funge non solo da strumento di comunicazione tra il sistema informatico a funzionamento autonomo del Vision Van e il conducente, che può così concentrarsi totalmente sulla consegna manuale, ma anche da centralina di controllo per la connessione in rete tra il veicolo intelligente, il sistema automatizzato e le informazioni riguardanti le commesse.

Allo stesso tempo, la configurazione dell'abitacolo garantisce che le fasi operative si compiano nel modo più agevole per il conducente. La soppressione del volante, della pedaliera e della consolle centrale aumenta la libertà di movimento nella cabina del conducente e consente di salire e scendere dal veicolo senza incontrare ostacoli. La trazione elettrica rende infatti superfluo il gruppo di trasmissione, e ciò ha consentito di dotare la cabina del conducente di un pianale piatto. Il dispositivo di distribuzione dei pacchi nel veicolo permette al conducente di risparmiare ricerche onerose in termini di tempo e fatica e lo smistamento delle spedizioni all'interno del vano di carico, oltre che di ricevere i pacchi in posizione ottimale dal punto di vista ergonomico.

Sprinter: portfolio ampliato e potenziato, motori ancora più brillanti

Ulteriore versione con 5,5 t di peso totale a terra

Il veicolo commerciale numero uno in Europa si presenta al Salone Internazionale dei Veicoli Industriali (IAA) in grandissima forma, nelle vesti di Furgone, Kombi o flessibile e capace piattaforma per qualsiasi tipo di allestimento e sovrastruttura. La già alquanto varia gamma delle versioni del prestigioso Sprinter si arricchisce tra l'altro di un'ulteriore versione con 5,5 t di peso totale a terra. La gran varietà di versioni di peso consente allo Sprinter di coprire l'ampio spettro compreso tra 3,0 t e 5,5 t di peso totale a terra. Con l'ampliamento della gamma dei modelli il carico utile massimo del Furgone sale di una mezza tonnellata al valore massimo di 3,15 t, l'Autotelaio con cabina di guida ha ora la capacità di carico massima di 3,46 t, il carico utile del veicolo commerciale raggiunge così un livello record per questa categoria di peso.

Questo passaggio consente a Mercedes-Benz Vans di soddisfare le esigenze dei propri Clienti: per gestire in modo ottimale le loro funzioni parecchi settori necessitano del massimo carico utile; allo stesso tempo devono essere tuttavia preservate le caratteristiche tipiche di un veicolo commerciale, come il confortevole accesso dietro l'asse anteriore, le dimensioni compatte, l'elevato comfort di guida e la dinamica di marcia di un'autovettura.

Inoltre, le superfici di carico del Furgone e del Cassonato si trovano a un'altezza nettamente inferiore rispetto agli autocarri leggeri, il che agevola le operazioni di carico e scarico; anche gli allestitori traggono vantaggi dal bordo superiore del telaio al confronto più basso.

Una novità è presente anche nel segmento chiave dello Sprinter: in sostituzione delle molle in acciaio sull'asse posteriore, le versioni da 3,5 t di peso totale a terra sono ora disponibili (a richiesta) con molle in materiale sintetico rinforzato con fibre di vetro; accorgimento che, in funzione dell'equipaggiamento, consente di ridurre il peso anche di 12 kg, con un conseguente aumento del carico utile. Per l'asse anteriore dello Sprinter è stata adottata fin dalla prima generazione del veicolo commerciale una molla a balestra trasversale in materiale sintetico rinforzato con fibre di vetro.

Mercedes-Benz ha ulteriormente perfezionato i motori diesel dello Sprinter. In Europa, lo Sprinter viene fornito già da tre anni con una gamma completa di propulsori conformi alla norma sui gas di scarico Euro VI. Adesso Mercedes-Benz ha interamente adeguato l'offerta dei motori in Europa allo standard Euro VI, applicando l'efficace tecnologia SCR con iniezione di AdBlue per provvedere alla depurazione dei gas di scarico, che garantisce una combustione efficace con consumi di carburante contenuti e la conseguente riduzione delle emissioni di CO₂.

A seguito di tali modifiche, scompare la denominazione BlueTEC finora utilizzata per gli Sprinter con motore diesel conformi allo standard Euro VI; i veicoli motorizzati diesel porteranno d'ora in avanti la nota abbreviazione CDI.

Allo stesso tempo, il livello di potenza delle due motorizzazioni inferiori è stato sensibilmente elevato. Il motore di base è adesso il 4 cilindri OM 651 con 2,15 l di cilindrata, 84 kW (114 CV) di potenza e 300 Nm di coppia, con un aumento di potenza e coppia di circa il 20 per cento rispetto al predecessore. Con 105 kW (143 CV) di potenza e 330 Nm di coppia, anche il livello di potenza successivo è sensibilmente più brillante del precedente: entrambi i valori sono infatti di circa il 10 per cento superiori. Resta invece invariata la versione più potente del 4 cilindri da 120 kW (163 CV) e 360 Nm, così come l'eccezionale V6 CDI con 3 l di cilindrata, 140 kW (190 CV) di potenza e 440 Nm di coppia.

Invariato, lo Sprinter si presenta a richiesta anche nelle due versioni a benzina e a gas naturale (monovalente o bivalente, a scelta), entrambe basate su un 4 cilindri con 1,8 l di cilindrata, di identica potenza (115 kW/156 CV) e coppia (240 Nm).

Motore, cambio, asse posteriore motore o trazione integrale, tutti i componenti dello Sprinter Mercedes-Benz portano il marchio della Stella, provengono da un unico fornitore e sono perfettamente armonizzati tra loro. Di serie lo Sprinter viene fornito con trazione sull'asse posteriore; a richiesta è tuttavia disponibile anche con la trazione integrale.

Vito: nuovi dettagli di equipaggiamento negli interni per la Stella dei pesi medi

La Stella dei pesi medi

Stella incontrastata tra i veicoli commerciali di taglia media, il Vito Mercedes-Benz convince nella fascia intorno a 3,0 t di peso totale a terra per la grande versatilità. Primo e unico veicolo nella sua categoria, il Vito è disponibile a scelta con trazione posteriore, integrale o anteriore. Il Vito a trazione anteriore conquista anzitutto per lo straordinario rapporto prezzo/prestazioni. Altri esempi della versatilità del Vito sono le sue tre versioni di lunghezza, l'offerta formata da Furgone, Mixto e Tourer, e la possibile scelta tra cambio manuale e cambio automatico con demoltiplicatore.

Fin dalla presentazione nel 2014 il Vito era già disponibile in Europa con motorizzazioni diesel conformi alla norma Euro VI. Tutti i modelli sono dotati di tecnologia SCR con iniezione di AdBlue per un'efficace depurazione dei gas di scarico, e la loro denominazione è stata modificata in CDI. I dati di base sono rimasti invariati: la propulsione del Vito è affidata a motori turbodiesel 4 cilindri da 1,6 l e 2,1 l di cilindrata, in cinque livelli di potenza fittamente graduati tra 65 kW (88 CV) e 140 kW (190 CV). Il serbatoio AdBlue nella versione di serie ha una capacità di 11,5 l; la versione più grande (a richiesta) contiene 25 l.

Interni: ora con equipaggiamenti supplementari

I particolarmente versatili modelli Vito Mixto e Tourer sono ora dotati di finestrini scorrevoli al centro. A richiesta, Mercedes-Benz fornisce adesso il Tourer con la configurazione dei sedili 2-2-3 nel vano passeggeri, vale a dire con tre file di sedili per i passeggeri posteriori. Nella versione Long, il Tourer è disponibile a richiesta anche con un accattivante tetto panoramico. Per il Vito Tourer con omologazione come autovettura (M1) il peso totale a terra sale da 3,05 t a 3,1 t; il carico utile per passeggeri e bagagli aumenta pertanto di 50 kg.

Alcuni sviluppi interessano anche il sedile lato guida: nuova è ad esempio la combinazione tra sedile lato guida Comfort con braccioli ripiegabili e sedile lato passeggero doppio. Ai conducenti impegnati nei servizi di corriere espresso e recapito pacchi è dedicato un nuovo sedile dalla sagoma modificata: la conformazione meno robusta del piano di seduta agevola il guidatore nelle salite e discese frequenti.

L'aspetto di un Mercedes-Benz può essere inoltre particolarmente gradevole; per tutti i modelli è ora disponibile a richiesta una mascherina del radiatore cromata.

Pagina 54

Infine, ma non per ordine di importanza, il Vito è ora disponibile con numerosi sistemi di ausilio alla guida di primo equipaggiamento per guidatori e passeggeri con limitazioni della mobilità.

Citan: nuovi pacchetti di equipaggiamento per gli esterni e gli interni e cambio a doppia frizione per il diesel

Citan con pacchetto look offroad per gli esterni

Il furgone per le consegne in ambito urbano Citan si è da tempo affermato come una presenza essenziale nel portfolio di Mercedes-Benz Vans. La possibilità di scegliere fra tre lunghezze, le versioni Furgone, Mixto e Tourer, varie versioni di peso e tante versioni di allestimento fanno del Citan un autentico professionista nel suo segmento. La personalità e l'aspetto accattivante del Citan sono ora ulteriormente arricchiti da nuovi pacchetti di equipaggiamenti.

Il pacchetto look offroad per gli esterni (Offroad-Optik Paket Exterieur) sottolinea la propensione del Citan ai compiti più impegnativi, rendendolo ancor più incisivo e originale; è composto da rivestimenti dei passaruota color grigio scuro, listelli delle soglie e spoiler anteriore e posteriore della stessa tonalità. Il Citan con pacchetto look offroad per gli esterni è disponibile per la versione Long; inoltre può essere fornito con altezza libera dal suolo maggiorata, protezione del sottoscocca in acciaio e pneumatici rinforzati di dimensioni 195/65 R15 per l'impiego su fondi stradali dissestati, per esempio in cantiere.

Citan con pacchetto dinamico per gli esterni by Hartmann

Un impatto particolarmente emozionale ed esclusivo è assicurato dal Citan con il pacchetto dinamico per gli esterni by Hartmann (Dynamik Paket Exterieur by Hartmann), che nel mercato tedesco viene appunto fornito dal partner di cooperazione Hartmann nell'ambito di VanSolution, il portfolio delle soluzioni di allestimento di primo equipaggiamento. Il pacchetto comprende una nuova e dinamica grembialatura sia anteriore che posteriore e listelli delle soglie; a richiesta sono inoltre disponibili cerchi in lega leggera in formato 16 pollici.

Citan con nuovi pacchetti per gli interni

Un'altra novità per tutti i mercati è costituita dal pacchetto Design colore per gli interni (Design-Paket Interieur Color). Il vivace look è animato da applicazioni di colore rosso intorno alle griglie delle bocchette di ventilazione e degli altoparlanti, mentre cuciture decorative rosse conferiscono un tocco di classe in più ai tessuti di rivestimento dei

sedili, ai poggiatesta, al bracciolo centrale e al sacco della leva del cambio manuale.

Pagina 56

Le cuciture decorative rosse sono disponibili anche in aggiunta al pacchetto elementi decorativi cromati (Chrom-Paket), già disponibile a richiesta, come integrazione nel pacchetto Design per gli interni con superfici cromate (Design-Paket Interieur Chrom).

Infine, Mercedes-Benz completa l'offerta del Citan con un ulteriore pratico dettaglio di equipaggiamento: un'autoradio con sistema di navigazione e sistema di azioni vocali VOICETRONIC.

Mercedes-Benz Vans fornisce anche il Citan con sistemi di ausilio alla guida di primo equipaggiamento per guidatori con limitazioni della mobilità.

Cambio a doppia frizione, oggi anche per il diesel

Dopo il Citan 112 con motore a benzina, a partire dal 2017 anche il Citan 111 CDI sarà disponibile (a richiesta) con il cambio a doppia frizione 6G-DCT. Il gruppo a 6 marce abbina i bassi consumi di un cambio meccanico al comfort di un cambio automatico. Dispone di due frizioni separate, una per le marce dispari e una per le marce pari. Durante la marcia, il rapporto successivo è già preselezionato, tra apertura e chiusura di entrambe le frizioni intercorrono solo frazioni di secondo. I rapidissimi innesti avvengono pressoché senza interruzione della forza di trazione e non vengono perciò percepiti dal guidatore. La sua azione è inoltre supportata da una funzione di marcia lentissima e da un sistema di assistenza in fase di spunto.

Novità riguardano anche le motorizzazioni del Citan. Nell'Unione Europea, la dotazione con motori conformi alla norma sui gas di scarico Euro VI (finora facoltativa) è ormai obbligatoria anche per i modelli con omologazione come autocarro. A ciò è legato l'equipaggiamento di serie con l'Efficiency Package BlueEFFICIENCY. In tutte le versioni, il Citan con motore diesel si allinea allo standard Euro VI soltanto con interventi tecnici interni al motore e con un catalizzatore ad accumulo di NOx.

Van con allestimenti e sovrastrutture da un unico fornitore con operazioni a fatturazione unica

La varietà dei modelli di Mercedes-Benz Vans non conosce rivali; ciononostante, anche Mercedes-Benz potrebbe non essere in grado di soddisfare di primo equipaggiamento talune particolari esigenze. Ad esempio, per uno Sprinter su due vengono realizzati allestimenti, sovrastrutture o trasformazioni per specifici impieghi da parte di allestitori specializzati, e per la nuova versione da 5,5 t di peso totale a terra la percentuale è ancora ampiamente superiore.

È qui che entrano in gioco il Centro Allestitori Mercedes-Benz Vans e i suoi esperti del settore, che insieme a rinomati partner per gli interventi di modifica hanno sviluppato un ricco e variegato portfolio di allestimenti e sovrastrutture destinato ai Clienti finali. La gamma include veicoli con operazioni a fatturazione unica di Mercedes-Benz Vans per richieste di particolari soluzioni tecniche, offerti, finanziati e venduti da un unico fornitore. Allestimenti e sovrastrutture vengono trattate alla stregua di un Mercedes-Benz originale anche ai fini della manutenzione, dell'assistenza e della garanzia commerciale e legale. Tali modelli – noti anche come Mercedes-Benz VanSolution – sono presenti nei listini Mercedes-Benz.

Allestimenti e sovrastrutture certificati con operazioni a doppia fatturazione

A essi si aggiungono svariati allestimenti e sovrastrutture con operazioni a fatturazione doppia, collaudati e raccomandati da partner certificati per gli interventi di modifica. I Clienti finali possono trovare il loro veicolo speciale sulla piattaforma informativa internazionale www.vanpartner.com. Il portale offre una panoramica delle oltre 400 soluzioni tecniche proposte da 250 aziende partner. Le informazioni sono disponibili in undici lingue. Una qualifica precede la certificazione come VanPartner by Mercedes-Benz: il Centro Allestitori verifica e valuta sia la qualità dell'azienda dell'allestitore che la qualità della distribuzione e del servizio assistenza.

Dati, fatti, disegni: il nuovo design del Portale Allestitori

Il Portale Allestitori da poco completamente ridisegnato funge da interfaccia tra Mercedes-Benz e i realizzatori di allestimenti e sovrastrutture. Qui i venditori di Mercedes-Benz interagiscono con gli allestitori avvalendosi di varie applicazioni e diversi tool. Le informazioni sono disponibili in 13 lingue.

Servizi assistenza completi: i nuovi Van ProCenter, Junge Sterne e App Rescue Assist

Van ProCenter: un concentrato di competenze sui veicoli commerciali

Professionisti al servizio dei professionisti: i Van ProCenter di Mercedes-Benz sono stati appositamente formati e attrezzati per soddisfare qualsiasi richiesta relativa ai veicoli commerciali Mercedes-Benz, e i Clienti ne apprezzeranno personalmente la massima competenza. I veicoli da esposizione sono presenti negli show-room, presso i quali consulenti qualificati forniscono informazioni su qualsiasi questione relativa al prodotto, all'acquisto, all'assistenza, al finanziamento o alle sovrastrutture, soluzioni settoriali incluse. Quali autentici centri di competenza i Van ProCenter per i veicoli commerciali garantiscono in breve tempo giri di prova con tutti i modelli di veicolo commerciale Mercedes-Benz.

Completano l'offerta i servizi di ritiro e consegna in occasione di interventi di manutenzione o riparazione e orari d'apertura prolungati. Ciò significa elevata raggiungibilità e tempi di fermo brevissimi. In caso di guasto i Van ProCenter organizzano un veicolo sostitutivo, mentre nei picchi temporanei dell'attività CharterWay Noleggio provvede a fornire rapidamente veicoli supplementari.

I Van ProCenter sono presenti in Germania e in altri dieci mercati europei. Le aziende possono adottarne le insegne solo dopo un audit esterno.

Junge Sterne: van usati di prima qualità

La Stella brilla anche nel firmamento dei veicoli usati: le Junge Sterne sono infatti i migliori van con l'esperienza di Mercedes-Benz. Qualitativamente pregiati e accuratamente collaudati, i veicoli usati hanno un'età massima di sei anni e un chilometraggio non superiore a 120 000 km.

L'ampia gamma di prestazioni offerte da Mercedes-Benz per questi veicoli commerciali include 24 mesi di garanzia commerciale, come per i veicoli nuovi, dodici mesi di garanzia di mobilità, l'ultima revisione risale a non più di tre mesi, nessuna necessità di manutenzione per i sei mesi successivi o per un massimo di 7500 km, e tanto altro ancora. Junge Sterne di Mercedes-Benz Vans: efficienti quasi come i veicoli nuovi. Un'idea eccezionale: se il veicolo commerciale non è di suo gradimento, l'acquirente ha la facoltà di sostituirlo entro dieci giorni.

Sebbene i veicoli commerciali di Mercedes-Benz Vans siano sempre all'avanguardia in materia di sicurezza, non è tuttavia possibile escludere totalmente il pericolo di incidente. Anche in tal caso Mercedes-Benz Vans aspira comunque a garantire la massima sicurezza, per esempio con la nuova App Rescue Assist, concepita appositamente per gli operatori di soccorso chiamati a liberare dal veicolo le vittime di un incidente. L'App Rescue Assist consente l'accesso alle schede di soccorso digitali di tutti i van Mercedes-Benz a partire dall'anno di fabbricazione 1996. Una novità è costituita dalla rappresentazione 3D delle schede di soccorso e dalla modalità AR (Realtà Aumentata); gli elementi rilevanti ai fini del soccorso vengono posizionati virtualmente sopra il profilo del veicolo incidentato e raffigurati su smartphone o tablet. Il responsabile dell'intervento sul luogo dell'incidente può così tracciare dei punti di sezione sul veicolo e girare tali informazioni al suo staff tramite smartphone o tablet.

La scansione del codice QR nel tappo del serbatoio del carburante del Citan o sui montanti centrali di Vito e Sprinter consente di visualizzare la scheda di soccorso aggiornata del relativo veicolo nella lingua impostata sul dispositivo mobile. Disponibile in 25 lingue, l'App Rescue Assist di Daimler AG è fruibile anche offline, poiché le schede dati di soccorso vengono caricate al momento dell'installazione dell'App. Ciò permette ai soccorritori di accedere senza problemi alle schede dati anche nelle situazioni in cui non è possibile contare su una connessione Internet stabile, ad esempio in galleria o nelle zone rurali. Anche in condizioni estreme Mercedes-Benz Vans è perciò sempre al fianco dei propri Clienti.

Referenti:

Artur Demirci, +41 44 755 8823, artur.demirci@daimler.com

Ulteriori informazioni e materiali per la stampa sono disponibili nel sito www.media.daimler.com e al nuovo indirizzo www.d.ai/IAA2016