

IVECO & YOU

LA RIVISTA A TUTTO GAS

AUTUNNO 2021



IL ROBUSTO IVECO T-WAY

IVECO BUS
**UN FUTURO
ALL'INSEGNA DELLA
SOSTENIBILITÀ**

IN VIAGGIO PER
IL MONDO
**SACERDOTE IN UN
CAMPER IVECO**



Potrete ottenere ulteriori informazioni presso il vostro partner IVECO.



ALWAYS
CONNECTED
TO YOU

IVECO | Accessories

LA FORMAZIONE PROFESSIONALE HA ANCORA UN FUTURO?



La tanto citata carenza di personale specializzato, aggravata dal dilemma demografico, colpisce quasi tutti i settori. Intorno ai giovani si è accesa una lotta accanita. Uno dei più importanti fattori per la qualificazione è una formazione degli apprendisti perfettamente all'altezza. Dal mio punto di vista, una formazione solida e di alto livello qualitativo è più importante che mai, altrimenti sempre meno giovani riusciranno a inserirsi nel mercato del lavoro. La formazione professionale è un modello di successo e tale deve restare.

L'insegnamento classico offre opportunità di carriera assolutamente concrete. Alle persone in formazione si aprono molteplici prospettive e chi le combina in modo intelligente ha già vinto: formazione con maturità professionale, formazione dopo la maturità, esame di professione, esame professionale superiore, scuola specializzata o università – negli ultimi anni, il nostro sistema educativo è diventato enormemente più permeabile.

Che contributo può dare Auto AG Truck? Il nostro obiettivo è rafforzare l'immagine della formazione professionale affinché i giovani e i loro genitori continuino ad avere fiducia nel fatto che il tirocinio dei giovani comporta un sicuro accesso alla vita professionale. Con il sostegno dei genitori, i giovani devono portare avanti con impegno il processo della scelta di una professione.

Ad agosto 2021, 13 giovani hanno iniziato una formazione professionale presso le nostre imprese. Nella seconda settimana siamo partiti con un campo per apprendisti a Rothenburg con un'ampia gamma di attività – un inizio perfetto per una nuova fase della vita. Uno zaino pieno di conoscenze, teorie e soprattutto esperienza pratica è la base per una proficua vita professionale. Durante il tirocinio questo zaino, da cui gli apprendisti trarranno vantaggio per molti anni a venire, viene riempito. Perché una volta che si è imparata una cosa nessuno te la può più portare via.

Jörg Merz,

Auto AG Truck, Responsabile progetti e formazione

CONTENUTI

CON IL CAMPER IVECO IN PENSIONE

SACERDOTE LORENZ BECKER IN VIAGGIO PER IL MONDO

PP. 6–7

ENERGIA CON UN FUTURO

L'IMBARAZZO DELLA SCELTA ALL'ACQUISTO DI UN VEICOLO COMMERCIALE

PP. 9–11

SULLA STRADA PER IL SUCCESSO!

NUOVI MODELLI PER NUOVE OPPORTUNITÀ

PP. 13–15

A TUTTO GAS

CHI NON HA FAMILIARITÀ CON I POMPIERI, GENERALMENTE ASSOCIA AL NOME «MAGIRUS» SOLO IL MARCHIO DI AUTOCARRI

PP. 16–17

UN FUTURO ALL'INSEGNA DELLA SOSTENIBILITÀ

ERHAN EREN, BUSINESS DIRECTOR REGIONE DACH DA IVECO BUS NELL'INTERVISTA

PP. 18–19



NUOVE PRIORITÀ PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE DA AUTO AG TRUCK

ANCHE SE LA RICHIESTA PER POSTI DI TIROCINIO NEL SETTORE AUTOMOBILISTICO È FORTE, RECLUTARE APPRENDISTI IDONEI NON È SEMPRE FACILE.

O il profitto scolastico non è sufficiente, o mancano le conoscenze linguistiche. In particolare nei meccatronici di automobili, buone conoscenze di base della matematica sono imprescindibili. Auto AG Truck è nota per essere un interessante istituto di formazione e offre posti di tirocinio presso tutte le sue otto sedi.



L'azienda investe molto nella formazione dei giovani ed è consapevole della sua responsabilità nei confronti della società. Jörg Merz, Responsabile progetti e formazione di Auto AG Truck: «Siamo un datore di lavoro molto

versatile in grado di offrire posti di formazione interessanti. Gli apprendisti approfittano di un'ampia gamma di mansioni e hanno la possibilità di approfondire tutti gli aspetti degli interventi di riparazione e manuten-

zione, specialmente anche nel campo delle propulsioni alternative (elettricità, idrogeno o LNG/CNG).» Attualmente sono in formazione più di 50 apprendisti nei profili professionali impiegato/-a del commercio al dettaglio logistica componenti auto, assistente di manutenzione per automobili, meccanico di manutenzione per veicoli commerciali, meccatronico di veicoli commerciali, fabbro di veicoli e carrozziere/-a verniciatore/-trice, tra cui anche molti giovani con un passato migratorio. Per Jörg Merz è un fatto positivo: «Riscontriamo che sono proprio questi apprendisti, quasi tutti fortemente motivati, a tenere alta la lealtà all'azienda di tirocinio. In singoli casi offriamo formazione complementare per colmare eventuali lacune. Inoltre sfruttiamo l'opportunità per stringere contatti con i genitori e le scuole professionali. Con questo scambio promuoviamo la cultura del feedback e possiamo introdurre costantemente miglioramenti nel nostro programma d'insegnamento e mettere in pratica suggerimenti concreti.»

MICHAEL VETTERLI

apprendista che ha completato con successo la sua formazione nell'estate del 2021 come meccatronico di veicoli commerciali, Müllheim

«La formazione professionale di quattro anni presso Auto AG Truck a Müllheim è stata un bel periodo per me e per questo sono ancora più contento di poter rimanere in azienda dopo la fine del tirocinio. Mi piacciono la varietà del lavoro, l'ottima formazione e gli splendidi colleghi. Recentemente ho potuto sostenere l'esame di guida per camion, per il quale la maggior parte dei costi sono stati coperti dal mio datore di lavoro. Ottimo per me se, oltre ai nostri veicoli diesel e a gas, in futuro si aggiungeranno anche i camion elettrici e a idrogeno. Per le attività nel campo dell'alta tensione prossimamente seguirò il corso obbligatorio, e parteciperò anche alle formazioni interne all'azienda sul tema dell'idrogeno.»



START CAMP PER NUOVI APPRENDISTI

Auto AG Truck ha pensato a qualcosa di molto speciale per i nuovi colleghi e le nuove colleghe. Ad agosto del 2021 si è svolto il primo campo per apprendisti destinato a 13 giovani che hanno appena iniziato il loro tirocinio. L'obiettivo è chiaro: durante il campo della durata di una settimana, i «nuovi» faranno velocemente conoscenza reciproca, anche presso le varie sedi in tutta la Svizzera. Il primo giorno è stato dedicato a una visita a Galliker Transport AG di Altishofen per scoprire in prima persona il punto di vista e le esigenze di un cliente. A questa è seguita una giornata di coaching, una di sicurezza sul lavoro e una in cui sono state trasmesse nozioni operative di base. Non è mancato neanche lo

scambio tra apprendisti, formatori, capi officina e responsabili operativi durante le cene in comune. Le esperienze fatte in questa prima edizione per Jörg Merz sono assolutamente positive: «Il campo ci ha mostrato quanto è importante la coesione tra i nuovi apprendisti. I feedback sono positivi, al punto che per il 2022 abbiamo già in programma il prossimo campo nel castello di Ehrenfels a Sils/Domleschg.»

Anche nei prossimi anni Auto AG Truck farà tutto il possibile per poter offrire posti di tirocinio interessanti. Questo per dare ai giovani professionisti una reale opportunità per una formazione artigianale di base variata e di buon livello per far fronte attivamente alla carenza di personale specializzato.



Congratulazioni ai promossi!



Christoph Allemann
Meccatronico d'automobili AFC



Dario Berger
Meccanico di manutenzione per automobili AFC



Luca Bomio
Impiegato del commercio al dettaglio logistica ricambi AFC



Manuel Bossert
Meccatronico d'automobili AFC



Yanik Fankhauser
Meccanico di manutenzione per automobili AFC



Jonas Imboden
Meccatronico d'automobili AFC



David Lukic
Assistente di manutenzione per automobili CFP



Elmar Mesic
Impiegato del commercio al dettaglio logistica ricambi AFC



Jonas Mösl
Meccanico di manutenzione per automobili AFC



Manuel Pasteris
Meccanico di manutenzione per automobili AFC



Fadri Schelbert
Meccatronico d'automobili AFC



Hans Schmitter
Meccanico di manutenzione per automobili AFC



Roman Schöpfer
Meccatronico d'automobili AFC



Hasin Shabani
Meccanico di manutenzione per automobili AFC



Michael Vetterli
Meccatronico d'automobili AFC



Cosimo Zaffino
Meccanico di manutenzione per automobili AFC

Tirocini aperti nelle nostre sedi nel 2022:

- Meccanico / Meccanica di manutenzione per automobili AFC
- Meccatronico / Meccatronica d'automobili (AFC)
- Impiegato / Impiegato del commercio al dettaglio logistica ricambi AFC

Più informazione su: autoag.ch/lehrstellen



CON IL CAMPER IVECO IN PENSIONE

LO SVIZZERO LORENZ BECKER VIAGGIA GIÀ DA DIECI ANNI CON IL SUO CAMPER, BASATO SU UN IVECO DAILY.

Becker voleva esplorare il mondo in pensione. Prima era parroco di sei comunità cattoliche e decano di San Gallo.

«Lorenz in viaggio» recita il suo sito web e in questo caso va inteso quasi alla lettera, infatti, Lorenz Becker è in tour dal 2011. Con uno spazioso camper Carhago basato su un IVECO Daily. La cosa forse non singolare ma quanto meno insolita di Lorenz Becker è che, prima di intraprendere questo lungo viaggio, era un sacerdote cattolico. Sebbene il passato non sia il tempo corretto, perché si è sacerdoti per la vita, gli rimane ancora tanto altro da fare. Per essere più precisi: nel 2011 Lorenz Becker ha lasciato il suo incarico di parroco per godersi tempo e svago in pensione e nutrire la propria curiosità verso i paesi

stranieri, persone e anche avventure. Mentre il suo vescovo probabilmente pensava che Becker si sarebbe riposato dallo stress della vita lavorativa solo per pochi mesi o al massimo uno o due anni quando avesse raggiunto l'età pensionabile per poi dare una mano in una parrocchia come molti altri sacerdoti, lo svizzero aveva altri piani. Voleva ancora viaggiare fino in capo al mondo e poi tornare e visitare l'altro capo. Gli era già piaciuto andare in giro durante la sua attività nella diocesi di San Gallo; quando Becker era in vacanza, gli piaceva viaggiare molto e lontano.



IL PROSSIMO OBIETTIVO: LA PANAMERICANA

Quando il sacerdote in pensione ha raccontato al telefono a IVECO & YOU le sue avventure, si trovava proprio nella zona est di Berlino e il giorno dopo voleva fare un giro dei Vosgi per festeggiare l'80° compleanno di un amico. Lo stesso Becker ha compiuto 75 anni il giorno dell'Ascensione. L'intraprendente svizzero ha un rapporto speciale con la Germania dell'Est. Durante la sua permanenza in seminario ha stretto diverse amicizie di penna con i cattolici della Germania dell'Est.

Ha poi visitato il vescovo di Erfurt: i cattolici erano una minoranza nella RDT e Erfurt era un'enclave in un ambiente protestante. «Vado nella RDT quasi ogni anno dal 1971 e lì sono nate molte amicizie durature», afferma Becker. È cresciuto come il più giovane di otto figli nella città di Vilters, nella Svizzera orientale, e si è interessato alla religione fin da bambino, ricorda. «Diventando parroco ho trovato il mio percorso interiore.» A Pasqua 1974 è stato ordinato sacerdote, in seguito è stato a capo di una congregazione ecumenica a San Gallo per 30 anni ed è stato responsabile di sei parrocchie e decano di San Gallo prima di andare in pensione.

Becker doveva essere molto ben voluto nel suo distretto. Ci ha raccontato di quando 700 persone sono venute a San Gallo per il suo congedo e che la maggior parte di loro ha ispezionato il camper che aveva appena acquistato il 28 aprile 2011. Con la sua casa su ruote, l'avventuroso sacerdote iniziò con molta attenzione ad abituarsi alla vita per strada. Il primo tour lo portò sulle Dolomiti, poi si è fatto strada fino a Capo Nord ed ha esplorato l'Europa in vari giri. Nel 2014/2015 ha seguito un tour di 16 mesi negli Stati Uniti (inclusa l'Alaska) e in Canada.

Lorenz Becker si è poi unito allo specialista Seabridge, che organizza viaggi in camper in una modalità che consente di stare in gruppo ma essere comunque soli. Ad esempio, l'organizzatore si occupa degli aspetti burocratici, delle spedizioni o dei carnet e sviluppa i percorsi di viaggio. I partecipanti completano le tappe giornaliere in un tour secondo il loro gusto personale e la sera parcheggiano il loro camper in un determinato parco o campeggio. «Non sarei stato in grado di partecipare a molti di questi tour da solo a causa delle barriere linguistiche», afferma Becker. Grazie al supporto logistico, ha guidato verso est della Russia, Mongolia, Cina, attraverso il Takla Makan e sulla Via della Seta attraverso le città commerciali un tempo importanti e ancora magnifiche, come Samarcanda e Bukhara, fino a Teheran e in



Turchia. Nel 2019/20 si sono aggiunti i paesi sudamericani Cile e Argentina. In realtà, doveva essere la Panamericana, cioè il Sud America in tutta la sua lunghezza. Tuttavia, problemi tecnici e la pandemia da coronavirus hanno costretto Becker a lasciare il gruppo di tour e a tornare in Svizzera con il camper in circostanze piuttosto difficili. Dopo dieci anni di viaggio, il tachimetro del camper IVECO Carthago, diventato la casa di Becker, segna ora 283.000 chilometri, percorsi in gran parte su strade avventurose.

UNA BENEDIZIONE PER I DOGANIERI

La cosa che accomuna Becker a molte persone che hanno viaggiato tanto è che non è in grado di nominare «il posto più bello del mondo». Sono tanti gli angoli del mondo che lo hanno impressionato. Un prete itinerante cerca consapevolmente luoghi spirituali, monasteri o luoghi che hanno a che fare con la religione? Becker risponde negativamente: «Sono come un turista qualunque. Guardo molti dei soliti luoghi o cosa c'è sul mio percorso. Soprattutto trovo interessante il

confronto con le persone.» È convinto che l'apertura personale faciliti la comunicazione e porti al contatto con estranei, solitamente curiosi di scoprire chi si è avventurato nel territorio in cui vivono. «In molti mi chiedono perché viaggio da solo. E quando spiego alla gente che, come prete cattolico, non sono sposato, questo a volte si traduce in situazioni interessanti o divertenti.» Gli è anche già stato chiesto quale sia la religione giusta, dopotutto un sacerdote deve essere un esperto in materia. La sua risposta è stata: «Quella che ti fa bene.»

Con una risata, Becker riferisce poi di un curioso episodio in una dogana: «Quando la doganiera che stava ispezionando il mio camper ha scoperto che ero un prete, mi ha chiesto spontaneamente di benedirlo. Sono stato felice di farlo, mentre la donna era in piedi proprio sulla scatola nascosta in cui trasportavo illegalmente frutta e verdura nel suo paese. Più tardi è arrivata la sua collega, che ha voluto anch'essa la sua benedizione.» Quando non se ne può fare a meno, anche un parroco itinerante diventa un piccolo mio peccatore.





AFFIDABILE E VANTAGGIOSO

SCOPRITE LE OFFERTE DI REMAN E NEXPRO

L'offerta aggiuntiva si rivolge specificamente ai clienti che cercano un'alternativa economica alle nuove parti senza compromettere la qualità.

REMAN

La soluzione ideale per i clienti alla ricerca della qualità dei pezzi originali ad un prezzo economico.

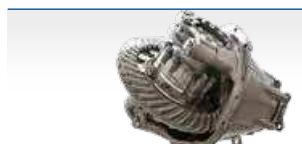
- Prodotti fino al 30% più economici dei pezzi nuovi.
- Oltre 1.400 numeri di pezzi di ricambio disponibili.
- Una garanzia legale di un anno su tutti i pezzi e una di due anni su motori completi, long block e trasmissione manuale. Una garanzia commerciale su pezzi e ore di lavoro, se il pezzo viene montato da un'officina IVECO autorizzata.

NEXPRO

La soluzione ultimativa per i clienti con veicoli di anni di modelli più vecchi alla ricerca di un'alternativa più vantaggiosa.

- Prezzi competitivi in confronto ai prodotti dell'aftermarket. Stessa garanzia legale dei pezzi originali.
- Qualità IVECO e soluzione unica di pezzi di ricambio, ideale per il valore del veicolo.
- Assistenza e servizio premium di IVECO.
- Copertura completa con impieghi per i modelli più importanti.

COMPONENTI DEL GRUPPO PROPULSORE



TUBO DI SCAPPAMENTO



FRENI



GRUPPO PROPULSORE



MOTORI



COMPONENTI DEL MOTORE



FRENI



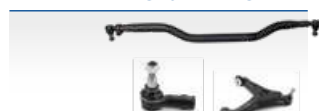
BATTERIE



SPAZZOLE TERGICRISTALLI



PARTI DELLO STERZO



CINGHIA TRAPEZOIDALE



FILTRI



SOSPENSIONE



LAMPADINE A INCANDESCENZA



SENSORI



CONTENITORE AD ALTA PRESSIONE



ENERGIA CON UN FUTURO

CHI ACQUISTA UN VEICOLO COMMERCIALE OGGIGIORNO HA SOLO L'IMBARAZZO DELLA SCELTA, NON SOLO PER QUANTO RIGUARDA LA POTENZA DEL MOTORE, LA MARCA, IL MODELLO O IL COLORE DELLA VERNICE:

i clienti possono anche scegliere tra diversi tipi di azionamento e quindi prestare attivamente un contributo alla tutela dell'ambiente. Diverse tecnologie di azionamento, che hanno poco a che fare con i motori a combustione convenzionali, offrono un'alternativa ai veicoli diesel.

Attualmente il traffico dipende ancora per oltre il 95% dall'uso di combustibili fossili. Pertanto, ci occorre urgentemente una mobilità che punti alle energie rinnovabili. Gli azionamenti a metano, l'energia elettrica generata in modo sostenibile e la produzione ecologica di idrogeno sono un'utile aggiunta all'odierno mix di flotte. Questo è indispensabile per conseguire gli obiettivi climatici, ossia per tutti i mezzi di trasporto.

In merito agli azionamenti alternativi, è chiaro il potenziale che si nasconde nelle idee dei primi pionieri dei veicoli. Per questo IVECO è sempre stata un precursore nella guida ecologica. Il primo IVECO Daily con azionamento elettrico fu lanciato già nel 1986. IVECO punta già da anni sul gas naturale per autobus e autocarri. Ben presto l'impresa lanciò anche il sistema ibrido che, grazie ad un sistema di frenata rigenerativo, al sistema automatico start-stop e ad un'unità diesel più piccola, consente un risparmio di carburante fino al 30% rispetto ai sistemi di trasmissione tradizionali. IVECO è lieta di poter così creare un futuro nuovo all'insegna della sostenibilità.

Da sempre pioniera nel campo delle trasmissioni alternative, IVECO conta su un'esperienza ultraventennale nello sviluppo della tecnologia del gas. Con oltre 50 000 veicoli venduti con motori a gas, IVECO è leader di mercato e dispone del più potente motore alimentato completamente a gas per i veicoli commerciali:

auto-schweiz prende atto con piacere del rigetto della Legge sul CO₂. Questa non avrebbe portato granché all'industria automobilistica, se non costi maggiori. Al tempo stesso, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i nuovi veicoli per passeggeri e commerciali a partire rispettivamente dal 2025 e dal 2030 non sono mai stati messi in discussione. Una nuova legge deve ora prevedere un maggiore sostegno all'infrastruttura di ricarica e rifornimento per azionamenti



alternativi e investimenti nella produzione di combustibili sintetici.

Thomas Rücker, Managing Director della IVECO (Svizzera) AG, ha reso noto in un'intervista cosa questi cambiamenti significhino per il settore dei veicoli commerciali in Svizzera e ha presentato alcuni aspetti in merito.

Alcune settimane fa la Svizzera ha votato in merito alla Legge sul CO₂. Quali conseguenze è possibile derivare per i veicoli commerciali, in particolare in Svizzera?

«Con l'implementazione delle imposte sul CO₂ dal 1. gennaio 2020, tutti gli importatori di veicoli commerciali leggeri sono tenuti a rispettare i limiti di CO₂ nella media della flotta. Sia con un mix di tecnologie che con uno sviluppo continuo delle serie costruttive precedenti e attuali. La strategia del miglioramento continuo delle emissioni di scarico ha così ricevuto un riferimento estremamente concreto e sta guadagnando velocità. Per il settore dei veicoli commerciali leggeri, la decisione di cittadini e cittadine svizzeri ha sì un impatto, ma non cambia la sostanza delle imposte imperative allo stato al superamento dei valori limite. Per i veicoli commerciali pesanti, la decisione ha un impatto sul programma VECTO e sul tipo di implementazione. In base al risultato delle votazioni, il Parlamento svizzero elaborerà una revisione della Legge sul CO₂. Insieme a auto-schweiz, collaboreremo come impresa al modello da prendere in considerazione e desideriamo seguire il già consolidato processo europeo sulle emissioni. Non è nostro obiettivo emettere per la Svizzera specifiche ancora più severe di quelle vigenti in Europa. Una regolamentazione più completa renderebbe

quindi artificialmente più costosi i prodotti in Svizzera. Il volume del mercato svizzero per i grandi produttori di veicoli commerciali non comporterà così la necessità di ricorrere a ingenti investimenti tecnologici per evitare possibili penali.»

Azionamenti senza fossili in futuro: un tema di grande importanza anche per la Svizzera. Come vede l'infrastruttura in Svizzera e quali orientamenti e/o ostacoli ritiene debbano essere considerati?

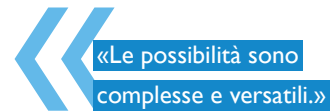
«Vorrei suddividere queste domande in quattro sezioni per garantire maggiore chiarezza. Le possibilità sono complesse e versatili.

• **Azionamenti a metano (biogas)**

L'infrastruttura per biogas è già presente e l'implementazione è possibile in qualsiasi momento aggiungendo un più elevato tasso di biogas all'odierna rete di gas naturale. L'unico ostacolo all'espansione del biogas è l'attuale mancanza di un modello di incentivazione del trasporto merci per l'esercizio a biogas maggiorato o puro. Questa preoccupazione è stata esposta nella mozione n. 19.4381 (condizioni quadro per i veicoli commerciali a basse emissioni) ed è stata ripresa in Parlamento. L'iniziativa riguarda la promozione di tutte le tecnologie a basse emissioni, senza preferenze per approcci individuali.

• **Idrogeno**

Ad oggi esistono poche stazioni di rifornimento di idrogeno in Svizzera, ma sono presenti grandi piani di espansione. Occorre innanzitutto creare le infrastrutture per un uso diffuso nel trasporto merci. Questa espansione dipende fortemente dagli sviluppi nel mercato delle autovetture e dall'accetta-



Thomas Rücker, Managing Director
IVECO (Svizzera) AG

zione di questa tecnologia per il trasporto passeggeri. La redditività dei veicoli alimentati a idrogeno dipende essenzialmente da quanto economicamente può essere prodotta questa energia e dalla disponibilità dei clienti a pagare per l'idrogeno ecologico. Non ha senso se come fonte di energia primaria non viene utilizzata elettricità prodotta in modo sostenibile. La misura di un'eventuale spinta nella promozione di questo sistema dipenderà dalla mozione di cui sopra.

• **Energia elettrica**

In Svizzera esistono già numerose stazioni di ricarica per veicoli elettrici a batteria e ibridi. Queste saranno ancora più frequenti in futuro perché la domanda di tali veicoli è in forte aumento. È importante che i picchi di carico della rete elettrica siano ben controllati e che anche questa energia provenga da fonti sostenibili. Altrimenti mettiamo in pericolo la sicurezza della rete o non miglioriamo l'equilibrio ambientale del traffico merci. Se in futuro verranno finanziati azionamenti senza fossili, anche i veicoli elettrici a batteria ne beneficeranno.

• **Bio-diesel**

In particolare, i combustibili HVO (olio vegetale idrogenato) hanno vantaggi di prodotto simili al diesel EN 590 e sono particolarmente adatti per il settore dei trasporti. Pertanto, non occorre un adattamento dell'infrastruttura e l'implementazione può avvenire nell'immediato. Ritengo che si presti troppo poca attenzione a questo tipo di carburante, nonostante il suo enorme potenziale. Servirebbe una futura strategia di promozione di questo carburante.

Ne concludo che abbiamo assolutamente bisogno di combustibili ecologici o fonti energetiche per il trasporto merci. La crescente popolazione mondiale e l'aumento della domanda dei consumatori portano inevitabilmente a un incremento della domanda di trasporto. In futuro, mi aspetto un mix di tecnologie che verranno utilizzate insieme ai tipi di veicoli. Quindi, tutte queste forme hanno la loro giustificazione e devono essere promosse e ampliate. È imperativo ridurre il nostro consumo di energia fossile, a beneficio della nostra società e dei nostri discendenti.»





Perché il metano (gas naturale) è un combustibile così interessante?

«Il metano ha la particolarità di essere prodotto da diverse fonti. Da un lato, si tratta di un prodotto di raffineria immesso nella rete del gas naturale; dall'altro, il metano è ottenuto dalla biomassa e può essere integrato nella rete esistente. Inoltre, questo può essere prodotto dall'elettricità in eccesso derivata dal gas di sintesi. Anche questo viene immesso nella rete del gas naturale. Le varie fonti di metano possono essere così miscelate e distribuite sulla medesima rete di trasporto. Questa situazione di partenza costituisce un vantaggio enorme e non richiede infrastrutture ulteriori.»

La missione di molte aziende, come pure di IVECO, è quella di conseguire un livello di sostenibilità adeguato:

«Ne concludo che abbiamo assolutamente bisogno di combustibili ecologici o fonti energetiche per il trasporto merci.»

Thomas Rücker, Managing Director
IVECO (Svizzera) AG

cosa ci può dire della campagna «Plant the Future»?

«Sostenibilità e protezione ambientale hanno un ruolo importante da IVECO. Già da anni forniamo un contributo essenziale con i nostri veicoli commerciali alimentati a CNG e GNL», afferma Thomas Rücker. «Affinché ciò non resti solo uno slogan, abbiamo trasformato le parole in fatti. Con l'azione «PLANT THE FUTURE» abbiamo piantato 2000 alberi per compensare parzialmente le nostre emissioni di CO₂ attraverso le nostre attività di vendita e assistenza. Per noi è importante essere un simbolo per le generazioni future.

Abbiamo iniziato a consegnare un attestato a chi è interessato a dimostrazioni di forme alternative di propulsione, come apprezzamento per il loro interesse, ma anche come testimonianza che stiamo dando l'esempio per il nostro ambiente.»

In linea con questi temi, IVECO ha attrezzato le sue officine con sede nella Svizzera tedesca per la riparazione e la manutenzione dei



veicoli a gas. Cosa vuol dire questo per clienti e collaboratrici/ collaboratori?

«In collaborazione con l'INSAI (Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli Infortuni), abbiamo realizzato una certificazione che attesta che le nostre aziende soddisfano tutti i requisiti in materia di sicurezza sul lavoro e che ci siamo specializzati nei VEICOLI A GAS. Sono stati integrati aspetti e temi come la protezione contro le esplosioni, l'etichettatura, la qualificazione dei collaboratori, i programmi infrastrutturali, ecc. Pur essendo esperti di veicoli a gas da molti anni, abbiamo confermato ancora una volta la nostra posizione di leadership con questo progetto. Nessun altro produttore conosce un concetto del genere o lo ha implementato.»



SERVIZIO BOMBA CONTROLLO DELLA BATTERIA

NUOVA ENERGIA PER IL VOSTRO VEICOLO. ENERGIA PER ANDARE AVANTI

Le batterie IVECO NEXPRO si adattano perfettamente al vostro IVECO.

Da noi trovate qualità e sicurezza, su cui potrete sempre contare. Non dimenticate: determinate condizioni comportano, per la batteria di un veicolo, sollecitazioni aggiuntive che ne accelerano il processo di usura.

Ad esempio:

- corse con frequenti soste intermedie
- viaggi su distanze molto brevi
- intenso traffico cittadino
- riscaldamento e raffreddamento
- l'azionamento ripetuto della sponda elevatrice a motore spento

CAMBIO DELLA BATTERIA

Siate previdenti e fate testare ora gratuitamente la vostra batteria. Assicurate al vostro veicolo la massima potenza e un'elevata efficienza operativa. E se è tempo di sostituire la batteria, vi offriamo le batterie IVECO ad un prezzo vantaggioso.

- Test gratuito della batteria
- Smontaggio e smaltimento della batteria esausta
- Installazione di una batteria IVECO NEXPRO
- Prezzo per unità 155.- CHF

Fissate
subito un
appuntamento!



a partire da
215.- CHF*



*Prezzo valido per Daily.
Es.: Batteria NEXPRO (110 Ah)

BATTERIA NEXPRO, 180 Ah

- Disponibile anche come HVR per 250.- CHF

195.- CHF

Prezzo per unità



BATTERIA NEXPRO, 225 Ah

- Disponibile anche come HVR per 290.- CHF

245.- CHF

Prezzo per unità





T-WAY

NUOVI MODELLI PER NUOVE OPPORTUNITÀ SULLA STRADA PER IL SUCCESSO!

**IVECO VA OLTRE E PONE IMPORTANTI ACCENTI
SULLA STRADA VERSO IL FUTURO CON MODELLI
COMPLETAMENTE NUOVI E BEN CONGEGNATI.**

Con il lancio di IVECO T-WAY e la presentazione degli ultimi modelli S-WAY e DAILY, il marchio soddisfa le esigenze sia del segmento off-road che di quello on-road.



T-WAY Range



T-WAY



T-WAY Innenraum



DAILY

TOUGH. TOUGHER. T-WAY.

Ora la serie costruttiva di IVECO WAY è finalmente completa: con il T-WAY, un autocarro offroad di nuova concezione, IVECO ha regalato un degno successore al leggendario TRAKKER. Il robusto autocarro per carichi pesanti è stato sviluppato appositamente per i lavori più gravosi e testato nelle condizioni più difficili. Ne è risultata una perfetta combinazione di robustezza, affidabilità e comfort.

FLESSIBILITÀ E FUNZIONALITÀ ESTREME

La forza innovativa che si cela dietro è evidente nelle dotazioni specifiche dell'innovativo modello fuoristrada: con le trasmissioni automatizzate HI-TRONIX, i freni a disco sull'asse posteriore, una sospensione della ruota posteriore per impieghi gravosi con assali tandem, peso estremamente ridotto, connettività di prima classe e una moltitudine di altre funzioni, il pesante fuoristrada è perfettamente equipaggiato per i lavori su terreni accidentati. Inoltre, il T-WAY è molto più avanti della concorrenza nella sua categoria in termini di facilità di conversione; questo lo rende molto apprezzato dai carrozzieri e interessante per tutti i settori d'impiego, nonché per un'ampia varietà di varianti di carrozzeria.



S-WAY



S-WAY



DAILY

GO SMART: IL NUOVO IVECO DAILY

Da oltre 40 anni, IVECO DAILY è noto per la sua flessibilità, robustezza, durata e per le sue prestazioni: oggi è diventato un leader nel settore. IVECO compie ora un ulteriore passo avanti con questo modello: sulla scia del motto «Go smart», il grado di innovazione, sicurezza, flessibilità e orientamento agli impieghi raggiunge un nuovo livello. Ad esempio, la nuova sospensione pneumatica intelligente AIR-PRO protegge il conducente e il carico e si adatta alle esigenze individuali di ogni impiego. In termini di comfort, i nuovi sedili in memory foam convincono con una migliore distribuzione del peso e picchi di pressione inferiori fino al 30%. Inoltre, gli utenti beneficiano del pionieristico assistente linguistico digitale IVECO Driver



Pal, oltre ad un portafoglio di prodotti IVECO ON Services in continua crescita e, nel complesso, di una notevole riduzione dei costi operativi totali.

LO SVILUPPO CONTINUO DI «IVECO S-WAY OF LIFE»

IVECO ha migliorato anche la sua ammiraglia a lungo raggio, collegandola in rete al 100%: il rinnovamento della gamma motori aumenta l'efficienza dei consumi, nonostante fosse già tra i migliori del settore insieme al predecessore. Inoltre, IVECO S-WAY cambia il modo in cui i conducenti interagiscono con il proprio veicolo e annuncia una nuova era di opzioni di supporto proattivo: con l'esperta integrazione di tecnologie intelligenti, come IVECO Driver Pal, e l'ampliamento della gamma di servizi del programma IVECO ON, il nuovo S-WAY diventa un compagno di viaggio perfetto.

RIPENSAMENTO DELLA COMUNICAZIONE E DELL'INTERAZIONE

L'IVECO Driver Pal integrato nei nuovi IVECO S-WAY e DAILY è un vero «Game Changer» e stabilisce nuovi standard in termini di connettività: i conducenti possono servirsi del controllo vocale Amazon Alexa integrato nella cabina per comunicare con il proprio veicolo e la Control Room IVECO e ricevere informazioni dettagliate in tempo reale su traffico in modalità acustica, manutenzione e altri argomenti utili; possono poi accedere a tutte le funzioni di gestione della flotta senza mai togliere le mani dal volante o distogliere lo sguardo dalla strada. Al contempo, il sistema offre la possibilità pratica di interagire con la comunità di conducenti e un facile accesso agli IVECO ON Connected Services, che forniscono il supporto necessario in ogni situazione.



DAILY Range



A TUTTO GAS

CHI NON HA FAMILIARITÀ CON I POMPIERI, GENERALMENTE ASSOCIA AL NOME «MAGIRUS» SOLO IL MARCHIO DI AUTOCARRI.

Il fondatore dell'azienda fu un pioniere e non si occupò solo della nascente motorizzazione, ma anche dell'estinzione degli incendi. Un sistema fondamentalmente modernizzato (e non solo in Germania) proprio grazie alle sue idee e invenzioni. Magirus GmbH continua questa tradizione come marchio di CNH Industrial e produce i più moderni sistemi per la lotta antincendio e il controllo delle catastrofi a Ulma.

Il geniale inventore Conrad Dietrich Magirus, nato nel 1824, era certamente una persona insolita per il suo tempo. Allargò ben presto i suoi orizzonti trascorrendo diversi anni a formarsi a Napoli. Inoltre, il commerciante non si accontentò di rilevare il negozio di alimentari dei suoi genitori a Ulma ma scrisse un compendio in cui si occupava dell'estinzione degli incendi. La protezione antincendio professionale era sconosciuta all'epoca. Chiunque abbia mai visto una caserma dei pompieri in un paese sottosviluppato può farsi un'idea come doveva essere la città natale di Magirus, Ulma, nella metà del XIX secolo: i mezzi più importanti nella lotta antincendio erano, oltre alla «manodopera», i secchi. Questi erano usati per rovesciare acqua o sabbia sul fuoco, molto spesso con scarso successo. Nelle città più grandi esistevano almeno le pompe, ma in epoca preindustriale potevano essere azionate solo manualmente. A quel tempo non esistevano «pompieri» con personale adeguatamente addestrato: le prime autopompe sono emerse solo con il popolare movimento dei ginnasti. I ginnasti si vedevano in un certo modo come un'élite, a quel tempo molti pompieri (volontari) provenivano da club di ginnasti.

Magirus diede vita anche alla prima autopompa dei pompieri della città tra il club di ginnasti di Ulma e poco dopo divenne il comandante dei pompieri di Ulma. Grazie alla sua esperienza, il pioniere iniziò ad occuparsi dell'ottimizzazione tecnica dei dispositivi antincendio e inizialmente progettò diverse scale allungabili, che alla fine hanno portato alla costruzione di una scala antincendio mobile (a quel tempo ovviamente trainata da cavalli): l'odierna scala dei pompieri.

UNA SCOPERTA RIVOLUZIONARIA

Con queste costruzioni, semplici dal punto di vista odierno, ma rivoluzionarie per l'epoca, l'ultima generazione di scale per giradischi Magirus ha una sola funzione in comune. Magirus GmbH ha presentato di recente la nuova generazione di scale ad alta tecnologia che, con l'elettronica concentrata, rendono i pompieri ancora più sicuri ed efficaci nelle operazioni di soccorso o antincendio. L'ingegnoso sistema di controllo «SmartControl» si adatta a un gran numero di innovazioni che Magirus GmbH ha presentato negli ultimi anni. La rivoluzione digitale ha anche influenzato il «funzionamento interno» della moderna tecnologia di protezione antincendio: operazioni controllate da computer, tecnologia robotica, droni come fonte di informazioni o cooperazione intersettoriale con aziende specializzate in intelligenza artificiale stanno portando gli sviluppi a un nuovo livello.

Altre due innovazioni di Magirus sono vere e proprie soluzioni software. Qui si chiude il cerchio: il fondatore dell'azienda, Conrad Dietrich Magirus, non aveva in mente solo l'hardware ma il suo libro «Alle Theile des Feuer-Lösch-Wesens» (it: «Tutte le parti dell'impianto antincendio») era, per così dire, anche «software». Lo strumento basato su WLAN TacticNet ha lo scopo di aiutare i responsabili delle operazioni a farsi un quadro completo di una situazione operativa il più rapidamente possibile con l'aiuto della visualizzazione, della trasmissione dei dati e della comunicazione in tempo reale. Magirus FleetConnect è ancora una volta più avanti e rileva le condizioni di veicoli e attrez-



zature. Durante un'operazione, questi dati possono essere inseriti in TacticNet, in modo che un responsabile delle operazioni possa visualizzare, ad esempio, la pressione della pompa in tempo reale. Allo stesso tempo, FleetConnect è uno strumento per fornire ai responsabili delle attrezzature e del parco veicoli informazioni su riparazioni, lavori di manutenzione o semplicemente sulle riserve di carburante nel serbatoio dei veicoli operativi.

CAMBIAMENTO CLIMATICO, VEICOLI ELETTRICI E PROTEZIONE ANTINCENDIO

D'altra parte, anche la lotta antincendio o il controllo dei disastri devono rispondere agli sviluppi (sociali), che richiedono scenari di implementazione modificati o di nuova concezione. Due validi esempi: un incendio in un veicolo con trazione elettrica a batteria richiede una risposta completamente diversa da quella di un veicolo con motore a combustione interna. Il cambiamento climatico vuol dire che i grandi incendi di foreste e steppe stanno diventando un problema anche nell'Europa centrale e questo è un problema che i pompieri devono affrontare. Entrambi argomenti che hanno tenuti impegnati gli sviluppatori di Magirus fino ad elaborare delle soluzioni. Da un lato con la tecnologia robotica telecomandata, che è in grado, ad esempio, di far uscire un veicolo elettrico in fiamme da un parcheggio sotterraneo, senza mettere in pericolo i servizi di emergenza. Magirus ha dotato un gatto delle nevi di attrezzature antincendio ad alta tecnologia per combattere gli incendi boschivi. Questo fuoristrada con il suo cingolo ha un capiente serbatoio e distribuisce l'acqua di spegnimento con uno speciale ugello chiamato Aircore, in cui l'acqua viene nebulizzata in finissime goccioline, il che ne aumenta notevolmente l'efficienza. Magirus continua a produrre le classiche sovrastrutture per pompieri

(sempre in modo indipendente dal costruttore) per veicoli di emergenza, comprese le varianti fuoristrada per le autorità forestali, dove spesso si verificano incendi boschivi.

Il cambiamento climatico ha molte sfaccettature che possono trasformarsi in catastrofi per le persone. Per lo più lontano, ma comunque evidente nell'Europa centrale negli ultimi mesi e anni. Ne è un esempio la devastazione che ha colpito varie parti della Germania dopo le forti piogge di quest'estate. Anche con simili eventi, i moderni strumenti digitali potrebbero supportare i servizi di emergenza nei loro sforzi per aiutare nel modo più rapido ed efficiente possibile.

Naturalmente, c'è il drago che sgorga acqua, forse il prodotto Magirus più accattivante e spettacolare. Il robusto camion dei pompieri è stato appositamente sviluppato per i pompieri aeroportuali. Un drago nelle configurazioni degli assi 4x4 o 6x6, nella versione 8x8 con un peso totale consentito di 52 tonnellate, il camion diventa un vero superdrago. Con due motori IVECO a bordo, l'autopompa raggiunge valori di accelerazione impressionanti e una capacità di pompaggio altrettanto notevole: il drago sparge un massimo di novemilacinquecento litri di acqua e schiuma su un aereo in fiamme in un minuto. Grazie alle potenti unità motrici IVECO, la trasmissione della pompa può lanciare con una portata di massimo 90 metri. I draghi di Ulma sono in uso negli aeroporti di tutto il mondo. Quest'anno è stato concluso un grande ordine dall'operatore aeroportuale spagnolo AENA e anche l'aeroporto di Kuala Lumpur ha ricevuto una piccola flotta di draghi. Quanto segue si applica anche alla serie costruttiva Dragon: l'alta tecnologia a bordo è una cosa scontata. I veicoli vengono costantemente aggiornati con nuove funzionalità al fine di aumentare l'efficacia operativa e, allo stesso tempo, ridurre il potenziale di rischio per il team.



RITORNO ALLE ORIGINI

Conrad Dietrich Magirus, il fondatore dell'azienda, ha sviluppato dispositivi di protezione antincendio con un partner e, dal 1866, con la propria azienda. Fino a dopo l'inizio della Prima Guerra Mondiale, C.D. Magirus AG produceva esclusivamente attrezzature antincendio. Negli anni delle due guerre venne avviata la costruzione di autocarri leggeri, in seguito anche veicoli comunali e omnibus. La famosa fabbrica di autocarri Magirus-Deutz nacque nel 1936 dalla fusione delle due società e successivamente entrò a far parte di IVECO Magirus AG. La divisione antincendio è stata ribattezzata Magirus GmbH nel 2013 e rimarrà nell'unità stradale insieme al produttore di camion IVECO Magirus AG anche dopo la ristrutturazione delle attività del gruppo. Attualmente 976 collaboratrici/collaboratori sono occupate/i presso Magirus a Ulma. Il numero totale di collaboratrici/collaboratori della Magirus GmbH è di 1331 nelle quattro sedi (Ulma, Graz, Brescia e Chambéry).

IVECO BUS UN FUTURO ALL'INSEGNA DELLA SOSTENIBILITÀ

Crossway LE NP

UN ANNO IMPEGNATIVO PER L'INDUSTRIA DEGLI AUTOBUS HA PORTATO QUOTE DI MERCATO RECORD PER GLI AUTOBUS IVECO.

Erhan Eren, Business Director della regione DACH, spiega in un'intervista i passi che IVECO Bus sta compiendo per prepararsi alle esigenze del futuro.

Nell'ultimo anno non è stato fatto quasi nessun viaggio in autobus. In che modo questo ha influito sui dati e sulla situazione del mercato di IVECO Bus?

Erhan Eren: Nel 2020, il mercato è sceso del 3% a circa 8.000 unità rispetto all'anno precedente. Siamo stati in grado di assorbire gli enormi cali degli autobus turistici con il meno 60% e dei minibus con il meno 10% grazie ai segmenti degli autobus urbani e interurbani. Nonostante un contesto di mercato molto difficile per i nostri clienti, siamo riusciti ad aumentare la nostra quota di mercato. Attualmente abbiamo una quota di mercato del 15,5% nella regione DACH. Questo è un nuovo record nella storia di IVECO Bus Germany & Alps. Per quest'anno prevediamo un mercato stabile all'incirca allo stesso livello dell'anno scorso.

La direttiva sui veicoli puliti (Clean Vehicle Directive - CVD) stabilisce condizioni quadro rigorose per le gare d'appalto e per l'acquisto di veicoli di trasporto pubblico per i prossimi anni. Quali azionamenti e prodotti sarà in grado di offrire IVECO Bus ai suoi clienti, sempre soddisfacendo i criteri di zero e basse emissioni?

In questa ordinanza, solo gli autobus elettrici e a idrogeno sono considerati a emissioni zero. Siamo stati i primi a portare sul mercato un e-bus di serie e i primi a completare una «corsa da record.» Con una sola carica abbiamo raggiunto un'autonomia di 527 km. Ora abbiamo già la terza generazione di batterie. Saremo in grado di offrire una capacità della batteria da massimo 350 kW a 462 kW. È già prevista una corsa da record parte 2. La modularità della batteria è un ulte-





Daily Line NP

riore vantaggio per il cliente. Ciò significa che la capacità della batteria può essere adattata all'uso del veicolo. Il cliente sostiene costi di acquisto inferiori e può trasportare più passeggeri, anche grazie alla speciale costruzione leggera dei veicoli.

L'azionamento diesel può ancora reggere il confronto negli autobus accanto all'e-bus?

Il diesel continuerà a svolgere un ruolo dominante nei segmenti degli autobus e degli autobus interurbani. I requisiti per i veicoli sono diversi rispetto agli autobus urbani. Gli autobus a lunga percorrenza necessitano principalmente di un'autonomia maggiore e tempi di inattività significativamente più brevi durante il rifornimento. Affinché gli autobus diesel possano essere classificati a basse emissioni secondo la CVD, possono essere riforniti con combustibili sintetici come il diesel GTL o «gas to liquid» a base di gas naturale. Ciò significa che non è necessaria alcuna infrastruttura nuova e costosa.

Nel segmento dei mini bus, IVECO Bus ha una quota di mercato stabile del 10%. Con l'autobus interurbano Crossway diventerete leader di mercato in Austria e Svizzera. Quali saranno i prossimi sviluppi?

Le novità dei prossimi anni riguarderanno ovviamente l'area tecnica degli e-bus. Le esigenze dei clienti sono innanzitutto portate maggiori: in città dovrebbero essere 300 chilometri, in campagna 500 e in



Jochen Grau, Bus Marketing con premio per il miglior autobus.

viaggio più di 600 chilometri. Il rifornimento deve essere fatto molto più velocemente e l'infrastruttura deve essere notevolmente ampliata. Inoltre, anche il personale, ovvero i dipendenti dell'officina e gli autisti di autobus, deve familiarizzare con la nuova tecnologia. Un corso di formazione particolarmente importante è quello sull'alta tensione. Lavorare su un autobus elettrico con un'elevata capacità della batteria e quindi alta tensione può essere pericoloso per la vita. La sicurezza riveste la massima priorità in questa formazione.

Cosa vuol dire il crescente utilizzo di e-bus per la gamma di servizi di IVECO Bus?

Come azienda, siamo tenuti a tenere d'occhio il LCC (Life Circle Costing) e ad essere alla pari con i nostri concorrenti. Nel servizio occorre essere rapidi. Un veicolo elettrico costa circa tre volte di più di un veicolo diesel. In caso di guasto è necessaria una risposta immediata per rimettere in circolazione i veicoli.

Pertanto dobbiamo formare il nostro personale di servizio. Ma dobbiamo anche garantire che la disponibilità dei pezzi di ricambio sia di alto livello. Infine, anche il riciclaggio delle batterie è un problema: in media, i nostri clienti guidano gli autobus fino a 12 anni. Intendiamo sviluppare soluzioni che consentono di riutilizzare le batterie, ma anche i veicoli, una seconda volta.

Cosa si aspetta in particolare nel prossimo futuro?

Siamo fortemente motivati a garantire che il grande successo del nostro marchio raggiunto lo scorso anno possa ripetersi anche quest'anno!



E-Way

CHI È ERHAN EREN:

Erhan Eren è in IVECO Bus da due anni ed è responsabile della regione DACH. L'ingegnere industriale (MBA & Engineering Industrial Engineering, Automotive Industry & Technology) ha 40 anni e vanta un'esperienza internazionale pluriennale nella vendita di camion e autobus.



DAILY SEMINUOVO INIZIARE BENE L'ANNO È PIÙ FACILE!



HI-MATIC

VEICOLI IN PRONTA CONSEGNA



PIÙ FACILE DA GUIDARE CON IL CAMBIO AUTOMATICO HI-MATIC



PIÙ FACILE DA RIEMPIRE CON 12M³ O 16M³ DI SPAZIO



PIÙ FACILE DA GESTIRE CON **2 ANNI DI GARANZIA***

CONTROLLATI
CERTIFICATI
IVECO

OK TRUCKS

PRE-OWNED VEHICLES CERTIFIED BY **IVECO**

WWW.OKTRUCKS.CH



Offerta non vincolante riservata a clienti commerciali con indirizzo di fatturazione in Svizzera. Promozione valida fino a nuovo avviso. Le immagini sono solo a titolo di esempio. *Include la garanzia assicurativa Daily Europa che segue la garanzia di fabbrica per 24 mesi o fino a un massimo di 200.000 km (prestazioni e ambito secondo le condizioni, valida nel 3° e 4° anno dopo l'immatricolazione o fino a un massimo di 200.000 km).

Sedi

Stationsstrasse 88
CH-6023 Rothenburg

Via San Mamete 98
CH-6805 Mezzovico

Gewerbstrasse 12
CH-3322 Urtenen-Schönbühl

Glütschbachstrasse 5
CH-3661 Uetendorf

Tel. +41 58 666 99 90 | sales@autoag.ch | autosag-truck.ch

Im Gewerbepark 1
CH-8104 Weiningen

Hauptstrasse 104
CH-9422 Staad

Lagerstrasse 4
CH-9200 Gossau

Gewerbstrasse 1, Grüneck
CH-8555 Müllheim Dorf



Per non ricevere più questa rivista, rivolgersi direttamente al proprio rivenditore di fiducia. Le offerte sono valide fino a revoca, ad esaurimento scorte e non oltre il 31.01.2022 oppure per i periodi promozionali indicati. © IVECO (Svizzera) SA, 2021

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile