

Mercedes-Benz Vans mocna Sprinterami

Van
ekspert



Dywizja samochodów dostawczych koncernu Daimler dobrze spisała się w ub. roku, dostarczając 321 tys. pojazdów, o 9% więcej niż w 2014 r. Jeszcze bardziej wzrosły obroty, przynosząc 880 mln euro zysku przed opodatkowaniem, o ponad 29% więcej niż rok wcześniej! Wyniki po I kw. br. wskazują, że ta dobra passa trwa.

Sukces w dużej mierze jest skutkiem pomyślnej realizacji planu „Mercedes-Benz Vans goes global”. Rynki zachodniej Europy przyczyniły się do wyniku liczbą ok. 208,5 tys. sprzedanych dostawczych Mercedesów, pozostałe ponad 100 tys. rozeszło się po wszystkich kontynentach. Tu z kolei wielki udział mają Stany Zjednoczone, kupując w ub. roku 32,4 tys. pojazdów, o 25% więcej niż w 2014 r. To głównie zasługa produkowanego lokalnie Sprintera, USA stały się drugim głównym rynkiem na ten model po Niemczech! Vito, wprowadzony tam pod nazwą Metris, zaczyna też

być widoczne w statystykach. W Ameryce Płd. Brazylii dołącza, ale popyt w Argentynie, gdzie także są produkowane Sprintery, złagodził spadek w regionie do paru procent. Wszędzie wzrasta sprzedaż do dużych klientów flotowych.

Udanie zakończył rok Sprinter, jakby dla uświetnienia obchodów swojego 20-lecia: sprzedano 194,2 tys. pojazdów, o 4% więcej niż rok wcześniej. W sumie powstało ich już ponad 3 mln, egzemplarz z nr 3 000 000 został niedawno przekazany do zabudowy kempingowej firmie Hymer. Jest to podwójny dowód: dobrej współpracy z nadwoziarzami marki MB, a zarazem poprawy pozycji w lukratywnym sektorze pojazdów kempingowych. Tu ważnym argumentem jest dostępność licznych układów zwiększających bezpieczeństwo, w tym seryjnego Crosswind Assist, który ma głęboki sens w przypadku wysokiej zabudowy, zaczynającej się nad kabiną.

Choć obecny Sprinter ma przed sobą tylko pojedyncze lata, pojawiła się okazja do wprowadzenia zmian jeszcze poprawiających jego właściwości. We wrześniu samochody dostawcze zaczną obowiązywać norma Euro 6. Mercedes był do tego przygotowany, wcześniej opracowując wersje BlueTEC wyposażone w katalizatory SCR głównie pod kątem spełnienia Euro VI w cięższych modelach, ale można było zamówić także Euro 6, jeśli ktoś chciał być superekologiczny przed czasem lub miał z tego jakieś korzyści. Podstawowym źródłem napędu pozostały silniki 4-cylindrowe OM 651. Mają one po 4 zawory na cylinder, podwójne doładowanie, recyrkulację spalin z 2-stopniowym chłodzeniem, wtrysk paliwa przez 7-otworowe wtryskiwacze z maksymalnym ciśnieniem 1800 barów. Podstawowa wersja rozwija obecnie moc maksymalną 84 kW (114 KM) i moment 300 Nm od 1200 obr./min – to wzrost odpow-

wiednio o 14 kW i 50 Nm w porównaniu z poprzednikiem. Średni ma 105 kW (143 KM) i 330 Nm też od 1200 obr./min, tu poprawiono osiągi o 10 kW i 25 Nm. To są znaczące wartości, co wykazano w praktyce, urządzając pokaz obciążonych samochodów na podstutgarckich pogórkach. Bez zmian został najmocniejszy silnik 4-cylindrowy 120 kW (163 KM) i 360 Nm, nadal jest w programie unikalny w tej klasie V6 o mocy 140 kW (190 KM) i momencie 440 Nm, ulubieniec busiarzy.

Teraz już każdy Sprinter ma w komorze silnika 18-litrowy zbiornik AdBlue, z którego roztwór mocznika jest dozowany do katalizatora selektywnego, redukującego tlenki azotu w spalinach do czystego azotu. Ten zapas powinien wystarczyć na ok. 6 tys. km przebiegu. Standardowym wyposażeniem są alternator ładujący akumulator z nadwyżek mocy, opony o obniżonym oporze, sprężarka klimatyzacji ze sprzęg-



W I kwartale br. sprzedano ok. 76 tys. dostawczych Mercedesów. To najlepszy wynik kwartalny w historii działu MB Vans, zawdzięczany przede wszystkim niestąbnącemu powodzeniu Sprintera. Od czerwca będzie dostępna także wersja 5,5-tonowa.



Na premierę nowych wersji silnikowych przygotowano pojazdy na różnych poziomach wyposażenia kabin, czasami w zaskakujących połączeniach (np. z nawigacją, ale bez regulacji kierownicy, która powinna być seryjna)! Ale każdy był doskonale przygotowany do mocowania ładunku.

łem elektromagnetycznym. Start-stop jest częścią pakietu BlueEfficiency, standardowego w wersji osobowej. Do wszystkich wersji bazujących na furgonie z niskim dachem i silnikiem 143-konnym można zamówić także BlueEfficiency Plus, z wentylatorem układu chłodzenia włączanym sprzęgłem i najdłuższym dostępnym przełożeniem mostu.

Pozostał w ofercie także silnik benzynowy 1,8, głównie jako podstawa do wersji NGT zasilanej gazem ziemnym. Tu moc wynosi 115 kW (156 KM), a moment 240 Nm od 3000 obr./min.

Napęd jest przenoszony przez skrzynię 6-biegową ECO Gear lub automatyczną 7-biegową 7G-Tronic Plus, w tym segmencie rzadkość. Napęd 4x4, dostarczany z pomocą firmy Oberaigner,

jest dostępny także wraz z silnikami Euro 6/VI, na razie tylko do 5 t DMC, a wersja tylnonapędowa poszła o 500 kg dalej! To drugi ważny krok rozwojowy: **Sprinter może teraz sięgnąć do 5,5 t masy całkowitej**, zarówno jako furgon, jak i podwozie z kabiną zwykłą lub wydłużoną. Ta modyfikacja nie obejmuje tylko fabrycznych wersji z homologacją osobową.

Podwyższenie DMC wymagało sporych zmian w przedniej części nadwozia, umożliwiających zwiększenie nacisku na oś z poprzednio maksymalnych 1950 kg do 2100 kg. Są to wzmocnienia górnych punktów mocowania amortyzatorów, nakładki na przednią ścianę kadłuba i więcej punktów zgrzewczych na dźwigarach, co w sumie dokłada ok. 50 kg masy własnej. Zyskuje się ok. 450 kg na ładowności, do Sprintera-furgona można obecnie załadować 2950 kg, podwozie 5,5 t ma nośność do 3400 kg, a to wszystko takim kosztem, przy maksymalnym wykorzystaniu już produkowanych zespołów. Sprinter miał już wcześniej w swojej historii incydent w postaci wersji 6-tonowej, ale to było tylko podwozie, doraźnie przystosowane do kupowanego mostu i jeżdżące 6-śladowo ze względu na szerszy rozstaw kół z tyłu.

Tak więc pod koniec kariery obecnego Sprintera są do wyboru 3 układy kół tylnych: pojedyncze, podwójne na obciążenia osi do 3600 kg oraz supersingle, pojedyncze ogumienie 285/65 R16C dostępne tylko w furgonach o DMC do 4,6 t. To rozwiązanie niszowe, ale znajdujące



Zmiany limitów emisyjnych w pojazdach klasy homologacyjnej N1CL3 z silnikami wysokoprężnymi

	Euro 5a	Euro 5b/b+	Euro 6b/c
NOx, mg/km	280	280	125
HC+NOx, mg/km	350	350	215
CO, mg/km	740	740	740
Cz. stałe, mg/km	5,0	5,0	4,5
Cz. stałe, 1/km	-	6,0x10 ⁻¹¹	6,0x10 ⁻¹¹

Euro 6b - 1.09.2016

Euro 6c - 1.09.2019. Wymagania testowe nie są jeszcze sprecyzowane

klientów tam, gdzie jest potrzebne nadwozie zamknięte i jednocześnie szerokość między wnękami kół powinna być jak największa. Przy pojedynczym ogumieniu mieści się tam paleta w poprzek. Okazało się także, że w USA można używać takich samochodów w miejscach objętych zakazem wjazdu na bliźniakach. Użytkownik musi jednak pamiętać, że nie wozi ze sobą koła zapasowego i nie będzie mu łatwo kupić oponę w tym rozmiarze!

Nowa wersja 5,5 t może odbierać Daily kawałek rynku europejskiego we wszystkich zastosowaniach, do których nie wypada podjechać ciężarówką, a samochód dostawczy jest tolerowany, czyli np. w służbach komunalnych i do miejskich dostaw. Ponieważ w takich przypadkach ładowność modelu 3,5 t była krytycznie mała, do gry wkroczyły Sprintery z „5” na początku symbolu. Są branże, którym dopuszczano zwiększenie DMC do 5,3 t za specjalnym zezwoleniem. Na kilku ważnych rynkach nie jest to automatycznie związane z koniecznością zatrudnienia kierowcy z prawem jazdy „C”. W Niemczech i Wlk. Brytanii jest jeszcze wielu posiadaczy tzw. praw klasy 3 wydawanych przed 1999 r., umożliwiających prowadzenie pojazdów do 7,5 t DMC. W paru innych krajach można łatwo zdobyć takie uprawnienia jako nakładkę na prawo B, zaliczając dodatkową jazdę pod okiem instruktora.

Jeśli rzecz dotyczy pojazdów nie objętych ograniczeniami czasu jazdy, jak strażackie, korzyść jest pełna. Jeżeli można uzyskać zezwolenie na osiąganie prędkości do 100 km/h, pożytek jest jeszcze większy. W każdym innym przypadku mamy 450 kg płatnego ładunku ekstra, przy zachowaniu 16-calowego ogumienia, a więc niskiego położenia podłogi

furgonu lub ramy podwozia, sprzyjających wygodzie obsługi. Wymiary zewnętrzne też są jak w typowym Sprinterze, tj. furgon mieści się w 2 m szerokości, nadwozie na ramie można ukształtować stosownie do wymagań klientów trzymając się tych samych punktów mocowania i wytycznych, jak w lżejszych wersjach. Ładowność lekkiej ciężarówki w ciele samochodu dostawczego, bez zmian istotnie podnoszących cenę, to kuszące połączenie.

Pokaz nowej wersji połączono z prezentacją typowych zabudów, co u Mercedesa jest częste. Podkreślono, że o ile segment ok. 5 t DMC stanowi względnie dużą część sprzedaży Sprinterów (ok. 15%), to ponad 70% z nich jest zabudowanych i tym samym podlegają szczególnej opiece. Mercedes łączy płynnie współpracę z niezależnymi, certyfikowanymi firmami nadwoziowymi z własnym interesem. Z jednej strony, prowadzi osobny dział Bodybuilder Centre, udzielając wszelkich danych niezbędnych do zabudowy na specjalnym portalu, prowadzonym w 13 językach (od niedawna także w chińskim!). Wytypowane firmy są zapraszane już w momencie tworzenia każdego nowego modelu, by skonsultować rozwiązania istotne z ich strony i przygotować się do pracy.

Jednocześnie część rezultatów ich wysiłku jest przejmowane do sieci jako Mercedes-Benz VanSolutions, czyli pojazdy gotowe, kupowane u dealerów za jedną fakturą. Takie rozwiązanie jest oczywiście celowe w przypadku

Lamberet, za pośrednictwem stowarzyszonej firmy Kerstner, dostarcza do VanSolutions zabudowy chłodnicze. To bardzo solidne pudło z 85-mm izolacją, dodatkowe blisko pół tony zapasu nośności podwozia bardzo się przyda.



Samochód ratowniczo-gaśniczy HLF 1 austriacka firma EMPL wykonuje na bazie furgonów o DMC ok. 5 t, ale takich nie jest zbyt dużo na rynku i Sprinter 5,5 t jest mile widziany! Pojazd mieści 9 strażaków z ekwipunkiem, w tym 6 w przedziale załogowym siedzących twarzami do siebie. Trzech ma aparaty oddechowe w oparciach, pozostali muszą wyciągać swoje ze schowków w siedziach. W ładowni zainstalowano 400-litrowy zbiornik wody, napełniany z przyłączy z boku pod podłogą. Linia szybkiego natarcia ma 30 m węża na elektrycznym zwijadle. Po otwarciu tylnych drzwi wysuwa się stelaż z wyposażeniem ratunkowym, a po składanej ramie wyprowadza wózek ze sprzętem.

Więcej na
www.vanzabudowcy.pl





Jako baza do zabudowy minibusów Sprinter wygrywa m.in. dzięki wyposażeniu zwiększającemu bezpieczeństwo, jak Crosswind Assist w serii i pakiet asystentów zapobiegających najechaniu na przeszkodę z przodu lub z boku, albo wyjechaniu z pasa, jako pakiet niedrogi w stosunku do ceny całości. Tylne zawieszenie pneumatyczne można zamówić fabrycznie. Przedłużanie tylnego zwisu i całą zabudowę wykonał zakład MB Minibus GmbH, należący do koncernu, co daje użytkownikowi większą pewność.



Sprinter City ma 13 foteli w tylnej części, zajmowanych na trasy kilkuprzystankowe. Naprzeciw wejścia są 4 składane foteliki, można tam ustawić także wózek dziecięcy lub inwalidzki.



typowych, powtarzalnych zabudów – przy nowych zasadach homologacyjnych, dokumenty z obu stopni przyspieszają rejestrację i gotowy pojazd dostanie się niemal od ręki. MB nie kryje przy tym marki wykonawcy zabudowy, najwyżej jest ona opisana mniejszym druczkiem, niż przy dawnej procedurze, typowej zwłaszcza dla rynku niemieckiego, w której przyszły właściciel kupował podwozie, podstawiał je do lokalnego zabudowcy, u którego zamawiał już jego ojciec i dziad... Nowe rozwiązania prawne okroiły te zwyczaje. Ale dostawcy do VanSolutions to firmy tak znane, że nobilitują system nadwozi prawie-fabrycznych.

Szczególne jest podejście do mikro- i minibusów. Daimler ma dla nich od 1998 r. osobny zakład produkcyjny w Dortmundzie, Mercedes-Benz Minibus GmbH należący do spółki Evobus. Przez ten czas powstało tam ponad 20 tys. pojazdów na bazie Sprinterów kolejnych generacji. Przewagą fabrycznego wykonania jest pochodzenie z jednego źródła i absolutne

przestrzeganie koncernowych procedur, co gwarantuje jakość i... gwarancje. Tu nie może być mowy o przetrzucaniu odpowiedzialności za jakąś wpadkę między producentem pojazdu bazowego, a nadwoziarzem, do czego są liczne okazje wobec ingerencji w nadwozie. Zakres produktów jest może mniejszy, niż w niezależnej firmie, bo to 4 modele: Mobility, Transfer, Travel i City, ale przemnożone przez różne długości nadwozi i DMC (w City 77 wyrastające daleko powyżej 5,5 t dzięki tandemowej osi tylnej) dają to sporą ofertę. Może nie tanią: za pokazanego na premierze City 65 z 13 fotelami pasażerskimi i skrzynią automatyczną producent liczy 166,5 tys. euro netto, za turystycznego 18-osobowego Travel 55 z wydłużonym tyłem i też z automatem 110,5 tys. Kto zrobi taniej? W czasie prezentacji padła nazwa Autocuby, Mercedes nie odcina się od niezależnych nadwoziarzy i wspiera ich, wiedząc, że to świetny kanał sprzedaży dla bazowych Sprinterów. (WK)



Iveco Daily towarzyszy nam na drogach od 1978 r. Prawie 3 mln samochodów sprzedanych od początku produkcji mówi samo za siebie: to udany model, który wciąż jest unowocześniany. Teraz otrzymał silniki spełniające normę Euro 6.

Daily jako pierwszy samochód dostawczy, w 1999 r., został wyposażony w silnik z wtryskiem common rail. W 2004 r. był pionierem napędu CNG w tym segmencie. Dwa lata później pokazano wersję z silnikiem elektrycznym. Kolejny milowy krok nastąpił w 2015 r., gdy z taśmy produkcyjnej zjechał Daily z automatyczną skrzynią biegów Hi-Matic. „Sprzedaliśmy przeszło 10 tys. samochodów z tym rozwiązaniem, a w 2016 r. chcemy ten wynik podwoić” – mówi prezes IVECO Pierre Lahutte. Ośmiobiegowa skrzynia może pracować w różnych warunkach, przy zmiennym obciążeniu pojazdu, jest kojarzona z 5 silnikami. Dzięki większemu zakresowi przełożeń każdy z nich zawsze pracuje przy optymalnej prędkości obrotowej. Adaptacyjne sterowanie zmianą przełożeń zapewnia łagodne i precyzyjne przełączanie biegów w czasie poniżej 200 ms.

Nowy Daily Hi-Matic Euro 6 jest dostępny w 3 wersjach,

różniących się oprogramowaniem skrzyni, jak i wyposażeniem. W Urban Hi-Matic zapewnia najwygodniejszą codzienną eksploatację w ruchu miejskim. Regional oferuje dobre osiągi i możliwość wyboru trybu Eco lub Power. International ma dłuższe przełożenie nadbiegu, tłumik drgań w przetworniku momentu, standardowy fotel kierowcy na zawieszeniu powietrznym i układ LDWS, przydatne przy pokonywaniu długich tras.

Udoskonalony 3-litrowy silnik F1C wykorzystuje technologię selektywnej redukcji katalizacyjnej i nowe wtryskiwacze, ułatwiające optymalizację spalania i obniżenie emisji cząstek stałych. Zbiornik AdBlue ma 25 l. Silnik F1A o pojemności 2,3 l został gruntownie przeprojektowany. Nowoczesne materiały i optymalizacja konstrukcji umożliwiły zmniejszenie jego masy o 6%. Dzięki ograniczeniu tarcia, poprawkom w układach chłodzenia i wtrysku paliwa Multijet II oraz zainstalowaniu pompy oleju o zmiennej wydajności obniżono zużycie paliwa o 8% w cyklu NEDC w porównaniu z wersją Euro 5. Nowy system EcoSwitch Pro automatycznie zmniejsza moment obrotowy, obniżając zużycie paliwa bez uszczerbku dla wydajności.

IVECO Daily



Podkreślając nowatorskie rozwiązania w odświeżonym modelu, IVECO zaprezentowała Daily Euro 6 na platformie stacji SkyWay Mont Blanc, na szczycie Helbronner, liczącym prawie 3500 m n.p.m. Żaden samochód dostawczy nie debiutował nigdy w miejscu położonym tak wysoko. „Sukces nowego Daily, wprowadzonego na rynek w 2014 r., sprawił, że nasze ambicje związane z Daily Euro 6 znacznie wzrosły. Dlatego właśnie uznaliśmy, że Mont Blanc jest odpowiednim miejscem na prezentację nowego pojazdu. W nowej generacji pojazdów Daily Euro 6 udoskonaliliśmy ofertę silników i rozszerzyliśmy rodzinę o dodatkowe modele. Jak udało nam się dostarczyć ten samochód na wysokość 3500 m, co na pierwszy rzut oka wydaje się niemożliwe, tak też Daily dociera w miejsca wydawałoby się niemożliwe i daje swoim użytkownikom szerokie możliwości. Jego cena ma być zunifikowana w Europie. Zarząd pracuje nad tym, aby na naszym kontynencie każdy nabywca miał równe szanse kupienia nowej odsłony Daily” – informuje prezes Lahutte.

na szczycie popularności

Patrzcie, z kim trzyma IVECO: Daily został dostarczony na szczyt ruskim śmigłowcem! To Kamow Ka-32, można go łatwo odróżnić po układzie współosiowych, przeciwbieżnych wirników. Usługi nim świadczy szwajcarska firma Heliswiss Int., łatwo udźwignąłby 2 takie Daily.



Nowy Daily Euro 6 jest kontynuacją sukcesu poprzednich wersji. Przypomnijmy, że zdobył m.in. tytuł Van of the Year 2015. Wzrost sprzedaży tego modelu w 2015 r. wyniósł 11,3%, rok do roku.

Nie wykorzystano marketingowej szansy, jaką byłby wjazd na platformę Mont Blanc własnymi siłami Daily 4x4! Ale ta wersja jest wyposażona w znany już 180-konny silnik Euro VI z SCR.



Moce silników Euro 6 nowego Daily zawierają się w przedziale 120÷210 KM, maksymalny moment obrotowy to 320÷470 Nm. W kilku wersjach zwiększono te parametry o 10 KM i 30 Nm. Wszystkie wysokoprężne silniki 3-litrowe mają wysoki ciśnieniowy EGR i SCR, w F1A wykorzystano niskociśnieniowy EGR w połączeniu z NSC, pochłaniaczem

NOx, rozwiązaniem tańszym i lżejszym, no i nie wymagającym uzupełniania AdBlue (starczającego na ok. 6 tys. km). Następnym krokiem rozwojowym Daily Euro 6 będzie wyposażenie silnika F1A w technologię SCR. Dzięki temu rozwiązaniu IVECO spełni wymagania przy zmierzonych testach pomiarowych, obejmujących realne warunki eksploatacji, obo-

wiązujące od 2020 r., na długo przed ich wejściem w życie. Od 2017 r. nabywca będzie decydował, jakie rozwiązanie woli: EGR czy SCR.

Oferta silników obejmuje również przyjazne dla środowiska wersje: Daily Natural Power zasilany sprężonym gazem ziemnym (CNG) i Daily Electric. Wersja elektryczna stanowi śladową część produkcji, w 2015 r. sprzedano niespełna 20 bateryjnych Daily.

Kolejną istotną dla użytkowników modyfikacją jest zwiększenie DMC z 7 do 7,2 t. Podwozia mają DMC 3,3 do 7,2 t, dla podwozi z podwójną kabiną jest to przedział 3,3÷7 t. Maksymalne długości zabudów wynoszą od 3000 mm do 6190 mm. Pojemność ładunkowa furgonu to od 7,3 do 19,6 m³.

Uzupełnieniem tych rozwiązań podwoziowych jest nowa aplikacja **Daily Business Up**, asystent kierowcy, udzielający wskazówek doty-

czących stylu jazdy dzięki systemowi oceny stylu jazdy DSE (*Driving Style Evolution*). Skutkuje to obniżeniem zużycia paliwa. Kierowca ma tablet-panel sterowania umożliwiający monitorowanie 24 parametrów pojazdu, niezależnie od informacji wyświetlanych na tablicy rozdzielczej. Może używać także własnych aplikacji, platforma jest otwarta na różne rozwiązania. Dostępne narzędzia są proste i łatwe w obsłudze. Najpopularniejsze 3 odczyty, pokazywane w postaci okręgów na wyświetlaczu smartfona lub tabletu, dotyczą:

- przyspieszenia, czyli umiejętnego operowania pedalem gazu,
- wykorzystania energii kinetycznej, co oznacza płynną, przewidującą jazdę, przez pomiar czasu pomiędzy przyspieszeniem a hamowaniem,
- eksploatacji pojazdu, tzn. zużycia silnika, prędkości, obrotów, zmiany przełożeń (także jako opcja skrzyni Hi-Matic).

Wszystkie parametry są aktualizowane w czasie rzeczywistym, a wynik przedstawiany w postaci punktacji z maks. 100 pkt. Nad wskaźnikami komputer pokazuje ocenę sumaryczną, nie jest to średnia arytmetyczna składowych, a komputerowo wyliczana nota dla stylu jazdy kierowcy. Wszystkie dane można w każdej chwili zresetować, co przydaje się np., gdy wyjeżdżamy z ruchu miejskiego na trasę i tam chcemy sprawdzić sposób prowadzenia samochodu. Można też np. analizować jazdę z pełnym ładunkiem i bez.

Podstawowe parametry silników IVECO Daily Euro 6 / Euro VI

Silnik	2,3 F1A			3,0 F1C					
	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro VI	Euro VI	Euro VI CNG
Norma emisyjna									
Moc, kW (KM)	85 (116)	100 (136)	115 (156)	110 (150)	132 (180)	150 (210)	110 (150)	132 (180)	100 (136)
Moment obr., Nm	320	350	350/380 Hi-m.	350	430	470	350	430	350
Skrzynia biegów	ręcz./Hi-M.	ręcz./Hi-M.	ręcz./Hi-M.	ręczna	ręcz./Hi-M.	Hi-Matic	ręczna	ręcz./Hi-M.	ręczna

Aplikacja oferuje również „Little Fleet Management”, raport o stanie pojazdu, sporządzany na podstawie najważniejszych parametrów. Dostępne są też dane historyczne, dzięki którym można sprawdzić przebieg pracy kierowcy.

Kierowca może korzystać z wszystkich funkcji telefonu komórkowego: odbierać połączenia i wybierać numery z listy połączeń, przeglądać wiadomości tekstowe i kalendarz oraz zarządzać nimi.

Daily Business Up służą także do optymalizacji efektywności floty i śledzenia zaplanowanych przeglądów. Funkcja Fleetwork, zintegrowana z nawigacją Sygic w pojeździe, ułatwia optymalizację wydajności floty dzięki planowaniu i wysyłaniu zadań do kierowców, organizowaniu ich tras i zadań. Dostęp do karty pojazdu można uzyskać online i offline. W celu zapoznania się z zapisanymi na niej informacjami, jak kod identyfikacyjny, całkowity przebieg, godziny pracy silnika i poziom paliwa, wystarczy dotknąć ekranu. Zarządzania wydajnością pojazdu umożliwia śledzenie zaplanowanych przeglądów i otrzymywanie powiadomień w ramach planu serwisowego.

Interaktywny podręcznik użytkownika zapewnia szybki dostęp do informacji o pojeździe. Aplikacja zawiera również lokalizator dealerów i warsztatów, umożliwiając połączenie z całodobową pomocą drogową IVECO. „Ta innowacyjna aplikacja pełni funkcję asystenta kierowcy, co pozwala na istotne obniżenie zużycia paliwa. Umożliwia również płynne połączenie między bazą i pojazdem, który staje się w pełni funkcjonalnym mobilnym biurem. Aplikacja Daily Business Up zapewni naszym klientom przewagę nad konkurencją, ułatwiając im rozwój działalności” – zachwala Raffaele Di Donfrancesco, Dyrektor Działu Daily w IVECO.

Poprawę efektywności eksploatacji uzyskano też dzięki dłuższym okresom między przeglądami (wydłużono przebieg między wymianą oleju z 40 do 50 tys. km) i komponentom o długiej żywotności, które obniżają koszty serwisowania i napraw nawet o 12% w porównaniu z pojazdami Euro 5. Należy dodać do tego 10-procentowe obniżenie kosztów przeglądów i napraw w przypadku modeli z przekładnią manualną. (KM)

W kabinie pojawiło się niebiesko-czarne wykończenie tablicy rozdzielczej i wnętrza, skórzana kierownica, niebieskie obicia foteli i nowe piankowe zagłówki. Poziom hałas obniżono o 4 dB, m.in. wprowadzając 3-częściowy wał napędowy. Schowki, których może być aż 18, umieszczono w wygodnych miejscach. Nowe, cyfrowe radio DAB+ zintegrowane z tablicą rozdzielczą zapewnia odbiór stacji cyfrowych i analogowych, a także funkcje multimedialne i zarządzania telefonem. Na praktycznej podstawce można umieścić urządzenia mobilne różnej wielkości lub dokumenty. Dwa porty USB umożliwiają korzystanie z treści multimedialnych w cyfrowym radiu i ładowanie urządzeń mobilnych. Dostępna jest również opcjonalna ładowarka indukcyjna do smartfonów. Dzięki tym funkcjom kierowca i pasażerowie mogą pracować wydajnie i bezpiecznie.



Wprowadzenie najwyższej kategorii czystości emisji spalin wiąże się, jak zapewnia IVECO, z obniżką kosztów eksploatacji, co w efekcie zmniejsza całkowity koszt (TCO). Poprawia się jednocześnie wizerunek użytkownika.

