

Nova geração Iveco Tector: alto padrão de conforto, economia e versatilidade no segmento dos semipesados

Novo parâmetro de conforto, com painel novo, cabine leito teto alto, nova suspensão de cabine, ar-condicionado de série + tanque de alumínio

Modelo chega em duas versões de acabamento e configuração: Tector (top) e Iveco Tector Attack (modelo de entrada).
Três cabines, dois motores, três transmissões, três tipos de tração e quatro diferentes entre-eixos compõem o total de 41 versões diferentes.
Novos motores de 218 cv e 280 cv, com tecnologia SCR, são mais potentes e até 5% mais econômicos que as versões anteriores.
O novo Iveco Tector, a nova geração de semipesados da Iveco, chega às 105 concessionárias da marca em todo o Brasil a partir deste mês de maio com um amplo conceito de versatilidade. Com 41 configurações possíveis, há um Iveco Tector para cada tipo de aplicação neste que é o maior segmento do mercado brasileiro de caminhões (35% dos veículos vendidos no País).
Uma das novidades é a divisão da linha em duas versões de acabamento: o Iveco Tector e o Iveco Tector Attack, sendo esta última uma opção para clientes que priorizam o menor preço de aquisição. Ambos os modelos chegam com dois anos de garantia, sendo um ano total e mais um ano para o powertrain.
A estratégia de aumentar o conforto, ampliar a gama e criar uma versão de baixo preço nasceu de grande pesquisa realizada pela Iveco junto aos clientes de semipesados e do mais abrangente programa de desenvolvimento já realizado pela Iveco fora da Europa. “A nova geração Iveco Tector foi desenhada para encaixar-se ao mercado dos semipesados como uma luva, em benefício dos clientes”, explica Marco Mazzu, presidente da Iveco Latin America.
Um exemplo é o Iveco Tector 6x2, para 23 toneladas de PBT, que é o mais confortável de seu

segmento, com nova opção de cabine leito teto alto, suspensão de cabine mais macia, um novo painel de instrumentos e ar-condicionado de série, entre outros itens de bem-estar. Em mais de 60% dos casos, o motorista do semipesado 6x2 é o próprio dono do caminhão, que espera por mais conforto para enfrentar as muitas horas do transporte rodoviário de médias e longas distâncias, típicas desse tipo de veículo. Com 65% das vendas do segmento dos semipesados, os modelos 6x2 também precisam de força e baixo consumo de combustível e, assim, o modelo tem novo motor de 280 cv com ampla curva de torque e opção de uma transmissão de nove marchas com engate tipo “H sobreposto”, mais suaves, e que oferece até 5% de economia sobre o modelo anterior.

Já com os semipesados 4x2, para 17 toneladas de PBT, a estratégia da Iveco foi diferente – porque o cliente desse produto tem outro perfil. Com 20% das vendas entre os semipesados, o veículo 4x2 é predominantemente usado em entregas urbanas e interurbanas de curta distância. São modelos mais simples, que atendem o cliente sensível ao fator custo-benefício, como frotistas, órgãos públicos e pequenos comerciantes. Para este nicho, a Iveco traz novos modelos de entrada, chamados Tector Attack, que são robustos, porém despojados e agressivamente posicionados em termos de preço de venda ao público.

41 CONFIGURAÇÕES PARA ATENDER AO MAIOR SEGMENTO DO MERCADO

A nova geração de semipesados Iveco Tector e Iveco Tector Attack pode ser configurada em 41 versões diferentes, a partir de três tipos de cabine (curta, leito e a nova versão leito teto alto), potentes e econômicos motores Iveco FPT de 218 cv e 280 cv, três opções de transmissão (de 6, 9 velocidades e 10 velocidades), três tipos de tração (4x2, 6x2 e 6x4) e quatro distâncias entre-eixos. Há, ainda, uma versão cavalo mecânico, 4x2, para serviços especiais, que pode ser comprada por encomenda.

Com essa nova frota de semipesados, a Iveco disputará todas as possibilidades do segmento de caminhões que mais cresceu (+11%) em 2011, com 60 mil unidades vendidas no País. É também o mais equilibrado, com a presença de todas as montadoras – e no qual a participação da Iveco tem sido crescente. Quando lançou a primeira geração do Tector, em 2008, a marca detinha cerca de 3% de participação nessa categoria; em 2011, fechou com 7,4%. Com a nova geração Tector, a Iveco espera acelerar essa tendência de crescimento. “Nossa meta é crescer, no mínimo, um ponto percentual por ano nos semipesados”, antecipa Alcides Cavalcanti, diretor comercial da Iveco.

A expectativa positiva da empresa também se baseia no fato de que o novo modelo é derivado de um dos mais bem-sucedidos caminhões da história da Iveco no mundo. Chamado Eurocargo, ele é o terceiro modelo no ranking dos semipesados europeus, com market share de 21% (um em cada quatro semipesados vendidos na Europa é um Iveco). Lançado em 1991, e quatro gerações depois, cerca de 500 mil Eurocargos já foram comercializados em mais de 160 países.

O novo Iveco Tector é o terceiro modelo a surgir dentro da nova geração de caminhões Ecoline da Iveco, com a qual a montadora renovará completamente toda a sua gama de veículos no Brasil. Já foram lançadas as novas gerações do Iveco Daily (entre 3,5 a 7 toneladas de PBT) e do Iveco Trakker (caminhões pesados fora de estrada para até 74 toneladas de PBT).

A nova geração Ecoline é fruto do maior trabalho de desenvolvimento realizado pela Iveco fora da Europa, que envolveu mais de dois anos de trabalho, 300 engenheiros e técnicos, 120 protótipos e testes de durabilidade de mais de 5 milhões de quilômetros. “Os novos modelos Iveco são os melhores caminhões Iveco já produzidos no Brasil”, afirma Marco Mazzu.

NOVOS MOTORES DE 218 E 280 CV: MAIS POTÊNCIA E MENOS CONSUMO

O novo Iveco Tector amplia o alto padrão de modernidade e conforto trazidos ao segmento pelo Iveco Tector de 2008 e mantém-se como a referência nesses parâmetros. “Na maior parte dos casos, quem compra um semipesado dirige muito e passa muito tempo dentro do caminhão”, diz Davi Lunardi, diretor da Gama de Semipesados e Pesados da Iveco (é a Gama que determina quais devem ser as especificações do veículo). “Para esse cliente, os fatores fundamentais em sua decisão de compra são potência, dirigibilidade e conforto.”

Para maior potência, a Iveco e a FPT Powertrain, empresa-irmã dentro do grupo Fiat Industrial, escolheram duas novas configurações do confiável motor Iveco FPT NEF 6, de 6 litros, com tecnologia SCR (que exige o Arla 32). A primeira com 218 cv, ligeiramente mais potente que o 210 cv anterior (Euro III) e com idêntico torque de 680 Nm entre 1200 e 2100 rpm a 1200 a 2100 rpm, disponível apenas para as versões Iveco Tector Attack 4x2 (16 toneladas) e 6x2 (23 toneladas).

Já para as versões do Iveco Tector 17, 23 e 26 toneladas, 4x2, 6x2 e 6x4, optou-se por uma configuração que trouxe um salto de 12% em potência, de 250 cv para 280 cv. O torque é o mesmo, mas em calibração especial, desenvolvida no Brasil, obteve-se nova curva de entrega mais plana e mais ampla: enquanto o motor Euro III atingia o pico de 950 Nm aos 1.250 rpm, sua versão Euro V nacional atinge os 950 Nm em uma faixa de 700 rpm, entre 1.250 e 1.950 rpm.

“O resultado é maior elasticidade do motor, que permite uma condução mais tranquila e a manutenção de velocidades médias mais elevadas com menor consumo”, diz Alexandre Serretti, gerente executivo da Plataforma de Leves, Médios e Semipesados da Iveco (é a Plataforma que coordena o desenvolvimento do produto a partir das indicações recebidas pela Gama). “Já o torque em faixa mais ampla melhora as arrancadas, ajuda nas manobras em baixa velocidade e a vencer subidas”, diz Serretti, que complementa: “Com os novos motores, conseguimos reduzir o consumo em até 5% quando comparado aos modelos Euro III.”

As opções de transmissão já usadas no Iveco Tector anterior, a caixa Eaton FS 6306B de seis marchas, a ZF 9S1110 de 9 marchas e a Eaton FTS 16108LL de 10 marchas, todas sincronizadas, continuam modernas e adequadas e foram mantidas. “Mas no novo Iveco Tector adotamos o sistema de engate com H sobreposto para a caixa ZF, que é muito mais confortável e fácil de usar.”

IVECO TECTOR: O MAIS CONFORTÁVEL VEÍCULO DE SEU SEGMENTO

Conforto, aliás, foi outro ponto focal do projeto e as novidades melhoraram o que já era muito bom. O Iveco Tector tem agora a opção cabine leito teto alto, cujo espaço interno ampliado dá grande sensação de bem-estar. “Pedimos a maior cama do segmento, que é inteiriça e amplia o conforto quando comparada às camas bipartidas”, explica Davi Lunardi. Debaixo da cama, há 2,5 m3 de espaço para bagagem, que pode ser acessado pelas escotilhas laterais.

E a suspensão da cabine é nova, com molas helicoidais e amortecedores nos quatro pontos de fixação, o que resultou em melhora de 1,5 ponto na escala de conforto SAE em relação ao modelo Euro III. “O novo Iveco Tector possui o ‘rodar’ mais confortável de seu segmento”, afirma Alexandre Serretti.

O interior foi remodelado. O painel tem design avançado, com destaque para o volante de desenho atrativo, com quatro raios e empunhadura anatômica, regulável em altura e alcance. O painel de instrumentos é bem iluminado e elegante, com computador de bordo e econômetro. O banco do motorista tem regulagem pneumática. A forração dos bancos é em tecido escuro de grande qualidade, com o logo Iveco estampado no encosto. Nas portas e na forração interna, os materiais são agradáveis ao tato. Há porta-objetos em quantidade. Os

vidros são elétricos e, do lado do passageiro, há um espelho de aproximação.
Ar-condicionado é de série nos modelos Iveco Tector. São de série também os vidros verdes, vidros elétricos, para-sol externo e climatizador (para cabine leito teto alto). Entre os opcionais, estão travas elétricas, retrovisores externos com acionamento elétrico, rádio CD player MP3. Rodas de alumínio, faróis de neblina, um segundo tanque de alumínio de 300 litros são outros opcionais.
Dentro da nova linha Tector há, inclusive, um modelo muito especial: a versão Iveco Tector Stradale, com tração 6x2, o maior entre-eixos (5.670 mm), cabine leito teto alto, com todos os opcionais de série, mais faróis de neblina e dois tanques de alumínio, para 700 litros no total, mais trava elétrica, espelho retrovisor elétrico e CD player. “É o semipesado ‘top’ do mercado”, compara Lunardi.

PARA-CHOQUES PRETOS PARA O ATTACK. TANQUES DE ALUMÍNIO PARA TODOS

O Iveco Tector Stradale, aliás, ressalta uma característica inerente ao Iveco Tector: externamente, o modelo mantém-se imbatível em personalidade, modernidade e bom gosto. “Nesta nova geração, especificamos o tanque de alumínio de 400 litros para todas as versões, o que deu um brilho a mais no visual do caminhão”, explica Cristiane Nunes, gerente da Gama de Semipesados e Pesados da Iveco, que liderou o time que definiu os conteúdos do produto. “O tanque de alumínio é um dos grandes desejos de todos os motoristas e assim decidimos adotá-lo como de série também na versão Attack”, conta ela.
Cristiane Nunes conta que era necessário, porém, criar diferenças de especificação e acabamento entre as versões Tector e Tector Attack, para personalizar os modelos. “Por fora, a maior diferença está no para-choque, que é preto, sem pintura nos modelos Attack, enquanto são pintados na cor da carroçaria nos demais”. O Attack também não tem para-sol externo.
As diferenças ficam mais evidentes no interior do veículo: o Attack tem painel simples, forrações menos sofisticadas e suspensão de cabine mista: molas atrás, coxins na frente. De série, há o volante regulável em altura e a escotilha de teto. Na versão cabine curta dos modelos Attack (4x2 e 6x2), o banco do passageiro é de dois lugares, para acomodar as equipes urbanas compostas normalmente por motorista e dois ajudantes. A lista de opcionais dos modelos Attack também é mais simples: banco pneumático lado motorista, ar-condicionado e vidros verdes + tanque duplo.
Já o modelo Iveco Tector 6x4 tem sua própria caracterização. Oferecido somente com cabine curta teto baixo, ele é ligeiramente mais alto que os demais e vem com um para-choque preto metálico, mais estreito na altura, que “levanta” visualmente a frente, salientando sua característica de off-road. Seu interior é igual ao do Attack, e o piso da cabine é de borracha reforçada.

BAIXO CUSTO DE MANUTENÇÃO DERIVA DO PROJETO DO VEÍCULO

Outra demanda importante do projeto do novo Iveco Tector foi otimizar os já reduzidos custos de manutenção do modelo. “Esse custo é composto por um conjunto de fatores, como intervalos de manutenção e preço de peças e de componentes etc.”, lembra Mauricio Gouveia, diretor de Pós-Venda da Iveco. “Além da durabilidade garantida pelo desenvolvimento, decisões de engenharia foram adotadas para reduzir os custos de manutenção, como cubos banhados a óleo, ajustador automático das lonas de freio, entre outros”, enumera Gouveia.
Ele acrescenta que a Iveco adotou o óleo sintético para motor, transmissão e eixos, e explica que esse tipo de óleo garante maior proteção aos componentes internos do trem de força, o que aumenta a vida útil dos componentes. Ele também permite trocas mais espaçadas, o que resulta em economia e menor número de paradas de manutenção do veículo. Um exemplo é o

óleo do motor, antes trocado aos 40.000 km, agora só é trocado aos 60.000 km. O óleo da transmissão, que tinha intervalo de troca a cada 120.000 km, agora pede intervalos de 800.000 km. A troca do óleo do eixo traseiro passou de um intervalo de 120.000 km para 480.000 km. “A economia vem pelo número menor de trocas de óleo e pelos intervalos maiores entre as paradas ao longo da vida do modelo, que somadas, resultam em menores custos e maior produtividade”, finaliza Gouveia.
Foto: Divulgação
MM Editorial