

vado e torno

Appuntamento
con la
storia



Supplemento a VADO E TORNO - GENNAIO 2015 - Vado e Torno Edizioni s.r.l. Via Casarato 47/48a-90 - 00139 Milano, Tel. 02/55920950
Autore e redattore: Maurizio Di Biase - Direttore: Responabili: Paolo Scarpato, Stampa: Industrie Grafiche RGM s.r.l. - Rozzano (MI)

Il Team Petronas De Rooy Iveco alla Dakar



A caccia del bis nella Dakar

PRONTI ALLA SFIDA

Due Powerstar e un Trakker Evolution in gara con i colori del Team Petronas De Rooy Iveco per replicare la vittoria ottenuta nel 2012

Quello che per due settimane, a partire dalla prima domenica di gennaio, andrà in scena in Sudamerica, tra Argentina e Cile via Bolivia, sarà il quarto atto, della sfida nella categoria camion, tra il Team Petronas De Rooy Iveco e l'armata russa Kamaz. Tra



la formazione olandese in livrea verdegiada, trionfatrice nel 2012, e il costruttore dell'est dominatore di ben dodici delle trentatré Dakar fin qui disputate (27 in Africa, dal 1980 al 2007), compreso le ultime due edizioni del leggendario rally raid. Se si vuole è anche in un certo senso la sfida tra passato e futuro, tra il nuovo che avanza con fretta e chiede strada a chi della Dakar ha fatto a suon di vittorie il proprio prestigioso biglietto da visita da esibire al mondo intero (occi-

dentale compreso). Un duello che si rinnova, una sfida ad alto livello -tecnologico e sportivo- tra giganti che si apprestano a scrivere un nuovo capitolo della saga. Gli ingredienti per vivere un altro scontro (sportivo s'intende) appassionante e dall'esito incerto, non mancano. L'affidabilità e la potenza dei Kamaz, opposta alle straordinarie doti telaistiche e meccaniche dei Powerstar e Trakker preparati dal team olandese. Che dalla sua, oltre al talento di Gerard de Rooy, può contare sul collaudato sodalizio sportivo tra Petronas e Iveco. Con tutto ciò che questo significa in termini di tecnologia e know-how disponibile.

A proposito di veicoli. Tre sono quelli ufficiali schierati in corsa con i colori del Team Petronas De Rooy Iveco: due **Powerstar Strator** affidati a **Gerard De Rooy** (numero di gara **501**) e al vincitore della Dakar 2007 nonché secondo classificato nel 2012 **Hans Stacey** (**504**), e un esemplare **Trakker Evolution 3** guidato dallo spagnolo **Pep Vila** (**509**), alla sua 13ma Dakar. Altri sei Iveco Trakker (un 8 per 8, un 4 per 4 e quattro 6 per 6) svolgeranno la funzione di supporto e assistenza nelle due settimane di corsa.

Tutti i fluidi Petronas per la Dakar

Oltre 8 mila chilometri di insidie: sabbia, dune, pietre, fesh fesh, buche e salti. Il tutto da affrontare in condizioni di caldo opprimente. È lo scenario, quotidiano ed estremo fin che si vuole, che fa da sfondo alla Dakar. Va da sé che il talento (dei piloti) e la velocità (dei mezzi), pur costituendo una buona base, non sono tutto. Per contro Petronas trova proprio in questo genere di competizioni, e nella regina dei rally raid in particolare, la dimostrazione più tangibile di come lubrificanti e fluidi funzionali sviluppati per l'utilizzo sulle strade di tutti i giorni, trovino impiego, garantendo eccellente rendimento in termini prestazionali e di affidabilità, anche nelle competizioni a più alto livello. Una versatilità che si potrebbe riassumere con un "dalla strada al deserto" anziché, come spesso accade, "dalla pista alla strada". Non a caso per la Dakar, il Team Petronas De Rooy Iveco si affida alla gamma dei fluidi e lubrificanti del produttore malese. Si va dall'olio motore Urania 100 K (10W-40) in grado di prevenire fenomeni di usura anche in condizioni di temperature elevate, al lubrificante per il cambio Tutela Transmission Stargear (75W-90). Dal 75W-140 Tutela Transmission X-Road per trasmissione e riduttori al sintetico per idroguida, ai fluidi antigelo (Parafly H.T.) e per freni (Tutela Truck Dot Special), all'additivo per combustibile (Tutela Diesel Tmf Plus), al detergente per parabrezza (Tutela SC 35).

PARTENZA
1° gennaio

ARRIVO
15 gennaio

LUNGHEZZA/PROVE SPECIALI
8.393 km/4.160 km

VINCITORI
Camion:

G.De Rooy/NL
(Iveco Powerstar)
S.Peterhansel/F
(Mini X Raid)
C.Despres/F
(Ktm)
A.Patronelli/ARG
(Yamaha)



la corsa in cifre

Sono **443** gli equipaggi al via della 34ma edizione della Dakar, la quarta in Sudamerica. Nel dettaglio, oltre a **74 camion** (Daf, Ginaf, Hino, Iveco, Kamaz, Man, Tatra), sulla pedana di partenza di Mar del Plata salgono **161 auto** (con Mini X Raid, Toyota e l'Hummer del funambolico

Gordon a giocarsi la vittoria), **178 moto** (in testa la pattuglia delle favoritissime Ktm braccate da Yamaha, Aprilia e Sherco), **30 quad**. Di questi soltanto **249** verranno classificati al traguardo finale di Lima, dove giungeranno **60 camion**, **78 auto**, **97 moto** e **12 quad**.



L'armata Kamaz resta...al verde. Alla sua prima Dakar, in corsa con il musone Iveco Powerstar Strator e il Trakker Evolution, il Team Petronas De

Rooy ferma la corsa degli imprevedibili bolidi russi (10 vittorie) con una prestazione di squadra assolutamente maiuscola. Il giovane Gerard De Rooy è autore di una

gara praticamente perfetta: lascia sfogare il Man del conazionale Van Vliet nella prima tappa, poi sale in cattedra, firma quattro tappe con autorevolezza e va al

riposo di Copiapó, al giro di boa di metà corsa, saldamente al comando della gara. I Kamaz, annichiliti, sono a distanza di sicurezza. Infatti nella seconda settimana De

Rooy si limita a controllare senza tuttavia rinunciare a un'altra zampata vincente a Nasca, nella terz'ultima frazione. Alle sue spalle, fa buona guardia il compagno

di colori Stacey, mentre con l'altro Trakker Biasion, fuori dal podio a causa di problemi meccanici, rimonta fino al sesto posto, chiudendo con tre successi di tappa.

Tre tappe firmate Biasion

tappa	da/a	vincitore di tappa	classifica generale
1	Mar del Plata-S.Rosa de la Pampa	Van Vliet (Man)	Van Vliet (Man)
2	S.Rosa de la Pampa-San Rafael	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
3	San Rafael-San Juan	Biasion (Iveco)	Ardavichus (Kamaz)
4	San Juan-Chilecito	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
5	Chilecito-Fiambalá	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
6	Fiambalá-Copiapó	annullata	De Rooy (Iveco)
7	Copiapó-Copiapó	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
8	Riposo		
9	Copiapó-Antofagasta	Loprais (Tatra)	De Rooy (Iveco)
10	Antofagasta-Iquique	Biasion (Iveco)	De Rooy (Iveco)
11	Iquique-Arica	Ardavichus (Kamaz)	De Rooy (Iveco)
12	Arica-Arequipa	Karginov (Kamaz)	De Rooy (Iveco)
13	Arequipa-Nasca	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
14	Nasca-Pisco	Karginov (Kamaz)	Karginov (Kamaz)
15	Pisco-Lima	Biasion (Iveco)	De Rooy (Iveco)



PARTENZA
5 gennaio

ARRIVO
20 gennaio

LUNGHEZZA/PROVE SPECIALI
8.574 km/4.155 km

VINCITORI

Camion: E.Nikolaev/RUS (Kamaz)
Auto: S.Peterhansel/F (Mini X Raid)
Moto: C.Despres/F (Ktm)
Quad: M.Patronelli/ARG (Yamaha)



la corsa in cifre

Sono 449, sei in più rispetto all'edizione precedente, i concorrenti al via della Dakar numero 35 (in realtà si tratta della 34ma edizione, ma gli organizzatori dell'Aso conteggiano anche quella del 2008, annullata in seguito a ventilate minacce di attentati terroristici da parte di

Al Qaeda): si tratta di **75 camion, 153 auto, 183 moto, 38 quad**. Al traguardo di Santiago concluderanno in **301**, determinando una percentuale di classificati ben superiore al 2012. A Santiago la bandiera a scacchi saluta infatti **60 camion, 90 auto, 125 moto, 26 quad**.



Domina con Gerard De Rooy come e più dell'anno precedente (vincendo cinque delle prime sette tappe), controlla la corsa con straordinaria sicurez-

za manifestando netta superiorità rispetto ai soliti Kamaz, ma il sogno del Team Petronas De Rooy di bissare il successo del 2012 si infrange sulla strada verso

Cordoba, nella prima temutissima tappa della seconda settimana di corsa. Dove prima una foratura, poi la rottura del turbo, fanno rotolare il talentuoso olandese giù

da podio, in quarta posizione, a oltre due ore dalla vetta della classifica. Un'eternità anche in una gara lunga, difficile e mai priva di sorprese e colpi di scena come

la Dakar. Malgrado tutto, De Rooy non alza bandiera bianca. Sebbene infatti la classifica sia ormai decisa e blindata con i Kamaz a monopolizzare le prime tre

posizioni, De Rooy è protagonista di una spettacolare quanto vana rimonta che malgrado l'ennesima vittoria di tappa (la sesta) non migliora il quarto posto finale.

Sei tappe non bastano a De Rooy

tappa	da/a	vincitore di tappa	classifica generale
1	Lima - Pisco	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
2	Pisco - Pisco	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
3	Pisco - Nazca	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
4	Nazca - Arequipa	Mardeev (Kamaz)	Loprais (Tatra)
5	Arequipa - Arica	Stacey (Iveco)	De Rooy (Iveco)
6	Arica - Calama	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
7	Calama - Salta	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
8	Salta - Tucumán	annullata	De Rooy (Iveco)
<i>riposo</i>			
9	Tucumán - Cordoba	Loprais (Tatra)	Nikolaev (Kamaz)
10	Córdoba - La Rioja	Karginov (Kamaz)	Nikolaev (Kamaz)
11	La Rioja - Fiambalá	De Rooy (Iveco)	Nikolaev (Kamaz)
12	Fiambalá - Copiapó	Karginov (Kamaz)	Nikolaev (Kamaz)
13	Copiapó - La Serena	Karginov (Kamaz)	Nikolaev (Kamaz)
14	La Serena - Santiago	Versluis (Man)	Nikolaev (Kamaz)



PARTENZA
5 gennaio

ARRIVO
18 gennaio

LUNGHEZZA/PROVE SPECIALI
9.029 km/4.662 km

VINCITORI
Camion: A.Karginov/RUS
(Kamaz)
Auto: N.Roma/E
(Mini X Raid)
Moto: M.Coma/E
(Ktm)
Quad: I.Casale/CHL
(Yamaha)



Se già un boccone amaro è duro da digerire, due sono veramente troppi. Il Team Petronas De Rooy Iveco culla il sogno del bis, accarezza la vittoria

sforandola, ma quando ormai il traguardo è all'orizzonte, l'ennesima beffa, sotto forma di una foratura quanto mai inopportuna, consegna ai russi della Kamaz, con la

vittoria nella Dakar, il dodicesimo successo nel più celebre e prestigioso rally raid motoristico, lasciando a bocca asciutta gli alferi del team verde-giada. E dire

che questa volta, più ancora che nel 2013, la strategia di De Rooy sembrava essere pagante. Partenza lancia in resta con due vittorie di tappa (nelle prime quattro

la corsa in cifre

Più navigazione, meno velocità. La Dakar torna in un certo senso alle origini, quando le doti di strategia contavano, nelle speciali in pieno deserto africano, più dei motori iper vitaminizzati. L'inversione di rotta, peraltro parziale, finisce per incidere, e non poco, sui numeri.

La sesta Dakar sudamericana allinea a via da Rosario 431 equipaggi, ripartiti in 70 camion, 147 auto, 174 moto, 40 quad. Meno della metà vedranno il traguardo finale di Valparaiso, in Chile, dove infatti arriveranno 50 camion, 61 auto, 78 moto, 15 quad.

frazioni), poi, costruito un buon vantaggio da amministrare sui rivali nella seconda settimana di corsa, niente esagerazioni e alla larga da tranelli. Invece ancora una

volta De Rooy è costretto a inseguire con il coltello tra i denti. E il secondo posto finale, a soli tre minuti dalla vetta, dopo 8 mila km di battaglia, sa davvero di beffa.



De Rooy vede il bis ma è beffato

tappa	da/a	vincitore di tappa	classifica generale
1	Rosario-San Luis	Mardeev (Kamaz)	Mardeev (Kamaz)
2	San Luis-San Rafael	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
3	San Rafael-San Juan	Karginov (Kamaz)	De Rooy (Iveco)
4	San Juan-Chilecito	De Rooy (Iveco)	De Rooy (Iveco)
5	Chilecito-Tucumán	Sotnikov (Kamaz)	De Rooy (Iveco)
6	Tucumán-Salta	Versluis (Man)	De Rooy (Iveco)
<i>riposo</i>			
7	Salta-Salta	Nikolaev (Kamaz)	De Rooy (Iveco)
8	Salta-Calama	Karginov (Kamaz)	De Rooy (Iveco)
9	Calama-Iquique	Karginov (Kamaz)	De Rooy (Iveco)
10	Iquique-Antofagasta	Loprais (Tatra)	De Rooy (Iveco)
11	Antofagasta-El Salvador	Karginov (Kamaz)	Karginov (Kamaz)
12	El Salvador-La Serena	De Rooy (Iveco)	Karginov (Kamaz)
13	La Serena-Valparaiso	Loprais (Tatra)	Karginov (Kamaz)



PARTENZA
4 gennaio

ARRIVO
17 gennaio

LUNGHEZZA/PROVE SPECIALI
8.159 km/3.759 km

La Dakar edizione numero 37 della storia, la settima in Sudamerica, scatta la prima domenica di gennaio da Buenos Aires con 414

equipaggi iscritti (per 665 concorrenti in rappresentanza di 53 Paesi). Di questi **64 camion**, **138 auto**, **164 moto**, **48 quad**.



Iveco Powerstar



Nasce sulla base del prototipo Strator, realizzato in Olanda, con telaio e driveline Iveco e cabina derivata dal Powerstar, prodotto e commercializzato in Australia - **CARATTERISTICHE TECNICHE:** passo 4.400 mm, lunghezza 6.800 mm, larghezza 2.550 mm, altezza 3.000 mm, peso 9.300 kg, motore Iveco Cursor 13, n. cilindri 6, cilindrata 12,9 lt, alimentazione common rail, turbo Holset potenza 900 cv a 2.200 giri, coppia max 387 kgm a 1.100 giri, cambio 16 marce Zf 16 S 221 OD, sospensioni paraboliche ant 3 lame/post 2 lame, freni a disco ant/post 430x42 mm, pneumatici Michelin 14.00 R 20 XZL, capacità serbatoio carburante 700 lt

Iveco Trakker Evolution 3

Sviluppato sulla base del modello di punta Iveco per l'impiego off-road, è prodotto in Spagna - **CARATTERISTICHE TECNICHE:** passo 4.400 mm, lunghezza 7.000 mm, larghezza 2.550 mm, altezza 3.200 mm, peso 9.700 kg, motore Iveco Cursor 13, n. cilindri 6, cilindrata 12,9 lt, iniezione elettronica Bosch, turbo Holset, potenza 840 cv a 2.200 giri, coppia max 366 kgm a 1.200 giri, cambio a 16 marce Zf 16 S 221 OD con Servoshift, sospensioni paraboliche ant/3 lame/post 2 lame, freni a disco ant/post 430x42 mm, pneumatici Michelin 14.00 R 20 XZL, capacità serbatoio carburante 700 lt



Meno tosta rispetto al 2014, non sarà comunque una passeggiata. Meno terribile ma pur sempre difficile. Anche quest'anno, insomma, la Dakar metterà a dura prova la resistenza di uomini e mezzi. Senza sconti e con una difficoltà supplementare per i camion, che al pari di auto e moto saranno chiamati ad affrontare, nella settima frazione, le insidie della tappa Marathon (prevede il ricovero al parco chiuso in regime di assoluto divieto di assistenza tecnica e logistica). I 64 camion in gara, o meglio, chi tra questi

passerà indenne lo scoglio delle prime temibili tappe (le difficoltà non mancano: nella seconda frazione, verso San Juan, con tanta sabbia e il fastidiosissimo fesh fesh, e poi ancora nella quarta, quando si entrerà in Cile salendo ai 4.800 mslm di Passo San Francisco), l'affronteranno a chiusura della prima settimana di corsa, a Iquique, in Cile. Non è difficile immaginare che saranno quelli i giorni decisivi, quelli in cui forse non si conoscerà ancora il nome del vincitore, ma certo quelli di coloro i quali dovranno riporre i sogni di gloria nel cassetto.



La Dakar 2015 tappa per tappa

tappa	data	da/a	prova speciale km	trasferimento km	totale km
1	domenica 4/1	Buenos Aires-Villa Carlos Paz	175	663	838
2	lunedì 5	Villa Carlos Paz-San Juan	331	315	646
3	martedì 6	San Juan-Chilecito	284	258	542
4	mercoledì 7	Chilecito-Copiapó	174	594	768
5	giovedì 8	Copiapó-Antofagasta	458	239	697
6	venerdì 9	Antofagasta-Iquique	255	370	625
7	sabato 10	Iquique-Iquique	335	101	436
8	domenica 11	Iquique-Iquique	271	0	271
9	lunedì 12	riposo			
10	martedì 13	Iquique-Calama	451	88	539
11	mercoledì 14	Calama-Salta	359	501	860
12	giovedì 15	Salta-Termas Rio Hondo	194	326	520
13	venerdì 16	Termas Rio Hondo-Rosario	298	726	1.024
14	sabato 17	Rosario-Buenos Aires	174	219	393
TOTALE			3.759	4.400	8.159



A Villastellone il presente e il futuro della ricerca

ALLE RADICI DELLA QUALITÀ

Alle porte di Torino, dove Petronas sviluppa e produce i propri prodotti, sorgerà il nuovo centro mondiale per la ricerca del colosso petrolifero malese

Le Petronas Tower, le due torri gemelle di 452 metri di altezza che a Kuala Lumpur ospitano il quartier generale della Petronas, rendono bene l'idea della filosofia e dell'obiettivo nel mirino della compagnia petrolifera

malese. Moderne, spettacolari, imponenti, architettonicamente all'avanguardia, non passano inosservate. Sveltano sulla città dominandola. Allo stesso tempo rappresentano il simbolo del progresso economico della Malesia.



Creata nel 2008, Petronas Lubricants International, la divisione globale per la produzione e commercializzazione di lubrificanti e fluidi funzionali di Petronas, condivide la medesima filosofia e gli stessi obiettivi. Tradotto, significa un impegno concreto a favore di una crescita globale sostenibile, creando prodotti innovativi

che sappiano rispondere alle esigenze dei partner (i costruttori) e del mercato (utenti finali). Il coinvolgimento di Petronas in questa vera e propria sfida quotidiana e di fatto infinita -con l'obiettivo di alzare puntualmente l'asticella della qualità- è totale. Lo conferma, ad esempio, la decisione di investire la ragguardevole cifra di 50 milioni di dollari per realizzare a Villastellone, attuale sede europea del gruppo, un nuovo moderno centro di ricerca mondiale per lo sviluppo di carburanti e lubrificanti per l'impiego nei settori automotive e industriale. Il nuovo centro costituirà di fatto il fondamentale punto di riferimento per lo studio, lo sviluppo e la sperimentazione di nuovi prodotti per il Gruppo FCA (Fiat Chrysler Automotive) e per alcuni fra i principali costruttori europei e mondiali.

Già oggi Villastellone rappresenta un'evidente eccellenza del Gruppo. In questo centro alle porte di Torino, vengono ideate, sviluppate, testate e prodotte tutte le gamme di lubrificanti e fluidi funzionali Petronas. Qui, insomma, sono ben salde le radici di quella filosofia dell'eccellenza che caratterizza il marchio Petronas nel mondo.

Niente è frutto del caso, dell'improvvisazione. I compromessi, qui, non trovano accoglienza. Un visita nel centro Petronas di Villastellone serve anche a sfatare l'errata concezione che

Campioni con Mercedes

Lo si dice spesso in occasione dei grandi trionfi, ma in questo caso è davvero così. Un pezzo del doppio mondiale (costruttori e piloti) conquistato dalla Mercedes, è anche di Petronas. Della sua tecnologia, del suo know-how, dei suoi prodotti e perché no, anche dei tecnici che per un anno intero (ma in realtà la vittoria è il frutto di un lavoro cominciato negli anni passati) all'interno del team tedesco, hanno contribuito al dominio, netto e incontrastato, delle frecce d'argento di Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Un successo significativo e importante, che certamente, conoscendo l'approccio al mercato e la filosofia del colosso petrolifero malese, non mancherà di determinare positive ricadute in termini di tecnologia e innovazione implementabile sulla produzione.





generalmente ancora si ha del lubrificante come di un prodotto banale e sostanzialmente povero di contenuti tecnologici. Il mondiale di Formula 1 conquistato da Mercedes, in cui il contributo di tecnologia ed esperienza fornito da Petronas ha rappresentato un

vero e proprio punto di forza per il rendimento della power unit tedesca, è certamente significativo. Allo stesso tempo sarebbe errato pensare a una tecnologia d'élite profusa e sviluppata unicamente per la Formula 1. Lubrificanti, fluidi fun-

zionali e più in generale ogni prodotto della gamma firmata Petronas, che nasce per soddisfare precise esigenze del costruttore, passa attraverso un processo industriale che dalla formulazione alla sperimentazione, fino alla produzione, prevede

tutta una serie di attenti e rigorosi controlli, analisi, valutazioni, test di rendimento e affaticamento. Nella filiera che va dallo studio alla produzione, nessun prodotto ottiene il via libera allo step successivo senza aver superato senza compromessi quello

precedente. Come a dire che in casa Petronas il cosiddetto 'controllo della qualità' non è un optional. Non a caso, del resto, nell'attuale centro di Villastellone Petronas si avvale per le proprie attività di ricerca e sviluppo di un'infinita teo-

ria di reparti e laboratori diversamente dedicati. C'è ad esempio l'area del Mechanical Testing completa di dieci sale prova per test funzionali e di usura (di cui due dinamiche), un banco prova per assali e un banco a rulli per prove di veicoli.

Si tratta di sale opportunamente attrezzate e allarmate (il sistema arresta cioè automaticamente la prova in caso di riscontrata criticità), in grado di svolgere test completi 24 ore al giorno, dunque anche in assenza di personale, in cui vengono rilevati e monitorati i diversi parametri di funzionamento, e tra questi la temperatura di esercizio del propulsore e la pressione dell'olio.

Dal motore ai diversi componenti la filosofia non cambia. Nell'area Test Rigs vengono testate frizioni, sincronizzatori, cuscinetti, ingranaggi, allo scopo di valutare il grado di usura conseguente all'azione prolungata del lubrificante. Nel laboratorio Controllo Qualità vengono invece testati a campione i prodotti che arrivano direttamente dalla produzione, in quella denominata Raggi X vengono determinati i diversi metalli, mentre il laboratorio Oli Industriali si occupa della valutazione del rapporto attrito/usura. Tutto rivolto al futuro è invece il nuovo reparto operativo dallo scorso mese di settembre, in cui vengono formulati e testati i cosiddetti oli prototipali.

Dedicato ai pesanti

Si chiama Urania Next 0W-20 il nuovo lubrificante formulato da Petronas per i diesel pesanti Euro 6 progettati e realizzati per Iveco da Fpt (Fiat Powertrain Technologies) e adottati dall'ammiraglia Stralis.

Frutto della collaudata collaborazione tecnica tra Petronas Lubricants International e Iveco, questo olio nasce sulla base di una precisa richiesta del costruttore italiano, per il quale, come noto, i prodotti Petronas Urania sono i lubrificanti di riferimento per l'intera gamma di commerciali leggeri e pesanti del marchio torinese.

Conforme alla specifica Iveco NR 18-1804 TLV LS, il Petronas Urania Next 0W-20 ottimizza i consumi consentendo di ottenere un risparmio fino al 2,5 per cento in condizioni operative specifiche.



Tre paesi... Un'unica grande avventura!



Dakar 2015



PETRONAS
Urania

Da 40 anni l'affidabilità dei Lubrificanti Urania accompagna il mondo del trasporto nel lavoro di tutti i giorni.

