

LE NOSTRE **PROVE**

DAILY ELECTRIC 35S L2H2

Iveco Daily Electric



SICUREZZA: ●●●

VOLUMETRIA: ●●●

PRESTAZIONI: ●●●

QUALITÀ: ●●



Coerente con la vocazione ecologica della sua nuova generazione, il furgone torinese è riproposto nel modello a propulsione elettrica, aggiornato sul piano tecnico e migliorato nell'allestimento e nelle dotazioni. Tocca i 70 km/h e può contare su un'autonomia di circa 100 chilometri

GAMMA

Il Daily a trazione elettrica sono numerosi e permettono di accontentare il desiderio (o la necessità, più prosaicamente) di una mobilità a emissioni zero (allo scarico) da parte di trasportatori di merci, addetti al trasporto persone, lavoratori del settore edile, grazie alla disponibilità di versioni furgonate, Combi e cabinate, queste ultime solo nell'allestimento autocarro a cabina singola. Sempre con la possibilità di optare, almeno per il trasporto esclusivo di merci, su veicoli da 35 o 50 quintali di P.T.T. Nel primo caso il furgone lamierato è disponibile con carrozzeria L1, L2 e L3, a passo corto con sbalzo normale o allungato, e a passo medio. Nel secondo è previsto il passo medio e il passo lungo. Per quanto concerne l'autocarro cassonato, tre misure di passo (3000 mm, 3450 mm e 3750 mm) per i 35 quintali e altrettante (ma 3450 mm, 3750 mm e 4350 mm) per i 50 quintali.





La versione a trazione elettrica del Daily si disimpegna in modo soddisfacente nel traffico cittadino, grazie alla prontezza di risposta in fase di ripresa e al notevole spunto. L'autonomia raggiunge i 90 chilometri, la ricarica richiede 8 ore



Invariata rispetto alle versioni endotermiche la capacità di carico

SCHEDA TECNICA

Vano di carico	
Volume di carico (m ³)	10,2
Portata (kg)	n.d.
Lunghezza (mm)	2670
Larghezza (mm)	3000
Altezza (mm)	1900
Dimensioni esterne	
Lunghezza (mm)	5477
Larghezza (mm)	1996
Altezza (mm)	2635
Peso (kg)	n.d.
Diametro di sterzata (m)	10,9 (tra marciapiedi)

Fin dal 1986 il Daily è stato prodotto anche in versione elettrica, la cui vocazione è sempre stata la distribuzione urbana. Via via questa variante si è evoluta da prototipo a modello di serie, sia pure realizzato in piccoli quantitativi per accontentare una domanda ancora in fase di sviluppo. Sia nella configurazione furgone, sia in edizione minibus, il Daily rappresenta una valida proposta per la mobilità a corto raggio a zero emissioni allo scarico, per lo più in ambito cittadino. Il nuovo modello, che noi di Furgoni Magazine abbiamo potuto provare in anteprima nella variante di carrozzeria L2H2, a passo corto con sbalzo allungato e tetto medio, è dotato di batterie

le CURIOSITÀ

Solo marcia avanti, retro e folle per il cambio automatico (in realtà un semplice inverter) del Daily Electric.



MOTORE	ELETTRICA
Tensione nominale	(V) 278
Potenza max (CV/giri)	30 (nom.) - 60 (picco)
Coppia max (Nm/giri)	n.d.
Trazione	posteriore
Vel. max (km/h)	70
Autonomia (km)	90

CABINA DI GUIDA

Quasi identica a quella dei Daily con motore endotermico: solo la consolle centrale cambia e, al posto dell'alloggiamento per la radio, c'è il monitor delle funzioni elettriche, comprendente le indicazioni relative allo stato di carica delle batterie, al voltaggio e alla temperatura del motore, oltre all'autonomia residua, alla modalità di funzionamento (Performance, più brillante, Eco, più "risparmioso"), alla posizione della leva del cambio, che offre solo tre possibilità (folle, marcia avanti, marcia indietro) e a qualche consiglio pratico (per esempio: mettere in Neutral, accendere veicolo). Comoda la poltrona ammortizzata per l'autista, un optional presente sul veicolo in prova (270 euro, di serie sulle versioni 60, 65 e 70 S con motori turbodiesel common-rail, comprende bracciolo e regolazione del supporto lombare).



IVECO DAILY ELECTRIC 35S L2H2

Il display digitale sulla consolle centrale riassume le principali informazioni utili al conducente, comprese le richieste più elementari...



tecnologicamente ancor più avanzate, al Sodio Cloruro di Nichel, che garantiscono compattezza, efficienza e durata. Progettato, costruito, commercializzato e assistito direttamente da Iveco, il nuovo Daily Electric dispone di un sistema di accumulo ad alta energia specifica di tipo plug-in che alimenta, attraverso un inverter, un motore elettrico di tipo asincrono trifase, che ha il compito di muovere direttamente il veicolo e di recuperare energia durante la fase di frenata. È disponibile nelle versioni 35S (il furgone da noi provato e l'autotelaio cabinato) con una motorizzazione da 30 kW nominali (60 kW di picco) e 50C (furgone e cabinato), equipaggiato con una motorizzazione da 40 kW nominali (80 kW di picco). Il nuovo Daily Electric è caratterizzato dall'impiego di batterie di trazione sigillate di tipo Fiamm Sonick Z5, con tecnologia Na/NiCl₂ (Sodio Nichel Cloro) – che non producono emissioni gassose, non

richiedono manutenzione e sono totalmente riciclabili – e tensione nominale di 278 Volt. Il furgone italiano è dotato, a seconda delle versioni e dell'autonomia richiesta, di due, tre o quattro batterie (solo versione 50 C), con un sistema di frenata rigenerativo, ispirato al sistema Kers impiegato in Formula 1, che consente di aumentarne l'autonomia. Inoltre, la collocazione delle batterie all'interno della struttura a longheroni del Daily permette di proteggerle dagli urti, di non penalizzare la capacità di carico e di ottimizzare la tenuta di strada, grazie all'abbassamento del baricentro.

Su strada l'aspetto più piacevole è la totale silenziosità, "violata" soltanto dal rumore

Da almeno 20 anni la versione a trazione elettrica del Daily viene evoluta in modo costante, con risultati evidenti

MOTORE

Frutto di una costante evoluzione, l'unità motrice elettrica che equipaggia la versione più ecologica del nuovo Daily è caratterizzata da un sistema di accumulo ad alta energia specifica di tipo plug-in che alimenta, mediante un inverter, un motore elettrico asincrono trifase, cui è demandato il compito di muovere direttamente il furgone e recuperare energia in frenata e rilascio. Le batterie di trazione sono sigillate e adottano la tecnologia al Sodio Nichel Cloro, con cui si capitalizzano i vantaggi dell'assenza di emissioni gassose, dell'assenza di necessità di manutenzione e della riciclabilità totale. La tensione nominale è di 278 Volt. A seconda del modello e della destinazione d'impiego del Daily Electric muta il numero di batterie fornite, che può variare da 2 a 3 a 4. Il Daily Electric 35S L2H2 ha una potenza nominale di 30 kW (60 kW di picco) e può fornire un'autonomia di circa 90 km, variabile in funzione dello stile di guida e del carico.





di rotolamento degli pneumatici e dal caos acustico circostante, rappresentato dai clacson degli altri veicoli. Anche la progressione in accelerazione e ripresa gratificano che si trova al volante: la coppia massima è disponibile appena innestata la marcia avanti e il risultato è che si arriva molto rapidamente ai 70 km/h che rappresentano la velocità massima. Basta premere a fondo il pedale dell'acceleratore e si guadagna velocità come non ci si aspetterebbe da un motore elettrico che deve fare i conti con una massa non inferiore ai 22 quintali (durante la nostra prova) e che, a pieno carico, raggiunge le 3,5 tonnellate. La velocità massima è limitata elettronicamente a 70 km/h (e la si raggiunge facilmente, specie sui vialoni delle periferie urbane), mentre l'autonomia varia da 90 a 130 km, in base al numero di batterie, a sua volta determinato dal passo, e alla missione. Il Daily Electric 35S L2H2 provato, con due batterie, arriva a 90 km, la variante L3 a 120 km, la L4, disponibile solo con P.T.T. di 50 quintali, arriva a 130 km. Grazie al sistema di recupero di energia in frenata è possibile quindi prolungare la durata di un "pieno di corrente". La ricarica "convenzionale" avviene invece tramite una semplice presa trifase da 380 V a 32 Ampère e richiede 8 ore. Evidente l'assenza quasi totale di freno motore: rilasciando il pedale dell'acceleratore il veicolo procede a lungo senza richiedere energia, ma anzi, rigenerandola. ✓



Il sedile molleggiato, optional (a 270 euro più IVA) su tutte le versioni furgone da 35 quintali, ma disponibile come standard sulle varianti da 60, 65 e 70 quintali di P.T.T.. Gli vengono abbinati obbligatoriamente il bracciolo di cortesia e la regolazione manuale del supporto lombare, il tutto per migliorare il livello di confort in viaggio

VANO DI CARICO

Uno dei pregi del Daily Electric è quello di non alterare la volumetria della zona merci per via della presenza delle batterie, che sono poste sotto il pianale per ottimizzare anche il baricentro. La configurazione di carrozzeria L2H2 offre una capacità di 10,2 metri cubi, con 3 metri netti di lunghezza interna, 1,8 metri di larghezza utile (che si riduce a 1,32 metri tra i passaruota) e 1,9 metri di altezza. Ce n'è a sufficienza per le consegne "all'ultimo miglio". L'accesso è consentito dalla porta laterale scorrevole (di serie sul lato destro) larga 1100 mm e alta 1780 mm, e da quella posteriore a due ante (larga 1540 mm e alta 178 mm). Sul veicolo provato era presente il rivestimento completo (compresi i passaruota interni), un optional da 600 euro, ben spesi perché così si preserva la vernice all'interno e si evitano deformazioni ai lamierati in caso di movimenti del carico (scongiurabili peraltro sfruttando i ganci di fissaggio sul pianale).

