



Iveco Daily Natural Power od lat kursują w służbie polskich firm dystrybucyjnych. Wszędzie potwierdza się niezawodność gazowego napędu i największe oszczędności na paliwie w gamie Iveco. Duży zasięg, wobec ubogiej sieci stacji z CNG, można zapewnić za pomocą maksymalnej liczby butli, łącznie z opcyjnymi na tylnym zwisie.

Realna alternatywa

O pojazdach zasilanych gazem ziemnym, czy to w postaci sprężonej (CNG), czy skroplonej (LNG) mówi się już wiele lat, ale – mimo oczywistych korzyści ekologicznych i ekonomicznych – do tej pory nie są zbyt częstym widokiem na naszych drogach. Pytając o tę sytuację zwykle można usłyszeć, że nie ma pojazdów gazowych, bo nie ma stacji tankowania lub na odwrót: nie ma stacji tankowania, bo nie ma pojazdów gazowych. Iveco Poland znalazło sposób, aby w końcu przerwać to błędne koło i – jak pokazują wyliczenia – z bardzo dużym zyskiem dla klientów, choć (póki co) jeszcze nie dla wszystkich.



Ciekawą nowością w ofercie Iveco jest model Daily Electric, napędzany wyłącznie jednostką elektryczną. Może być ona zasilana jedną, dwiema lub trzema bateriami. Każda z nich ma masę ok. 250 kg i w 100% nadaje się do recyklingu. W konfiguracji z trzema akumulatorami maksymalny zasięg pojazdu wynosi ok. 200 km. Przy wyborze opcjonalnej „szybkiej” ładowarki, uzupełnienie energii elektrycznej zajmuje do 2 h. Ładowanie baterii odbywa się również podczas jazdy w wyniku hamowania odzyskowego. Aktualny przepływ energii elektrycznej czy zasięg można kontrolować na odłączanym tablecie o przekątnej 7”. Dostarcza go (oczywiście w standardowym wyposażeniu Daily Electric) firma TomTom, dzięki czemu nabywca pojazdu zyskuje również profesjonalną nawigację.

Fakt, że wzięło się za to Iveco nikogo nie powinien dziwić. Włoski koncern zajmuje się napędami gazowymi już od 1996 r. i obecnie może się pochwalić najszerzą gamą pojazdów użytkowych zasilanych metanem. Obejmuje ona samochody dostawcze Daily Natural Power o DMC od 3,5 do 7 t, ciężarówki średniej ładowności (8–16 t DMC) Eurocargo NP oraz Stralis NP, które mogą pracować w 40-tonowych zestawach. Korzystają z nich przewoźnicy z krajów, w których łatwo o sprężony lub skroplony metan, a różnica ceny gazowego paliwa względem oleju napędowego sprzyja obniżeniu kosztów eksploatacji. Te dwa warunki wcale niełatwo spełnić naraz! Mimo spójnej polityki unijnej co do paliw alternatywnych, na europejskiej mapie stacji CNG/LNG wciąż są białe plamy. Na ceny wpływa tak wiele czynników, że okresowo gaz staje się mało konkurencyjny dla ON i natychmiast zmniejsza się zainteresowanie nim. Dotyczy to nawet rynku włoskiego, który przoduje w Europie