

**RENTABLE
Y ECOLÓGICA**



LAS CUENTAS SALEN

Consumo medio de GNC
6,84kg/100 km

Coste 100 km
5,26€

Nos ponemos al volante de un clásico en el mundo del transporte ligero como es la recientemente renovada Iveco Daily, en una versión furgón muy especial, pues está animada por una mecánica de gas natural comprimido (GNC) con unas prestaciones que nada tienen que envidiar al resto de la gama de combustión tradicional, pero que suma tanto en el capítulo de la rentabilidad como en el respeto al medio ambiente.



Autónomos ¡En Ruta! 30

El pasado año, el fabricante Italiano Iveco, presentó la última renovación de la gama Daily, con importantes mejoras tanto en sistemas de asistencia a la conducción como en una conectividad “heredada” de los vehículos industriales de segmentos más pesados, con una serie de servicios asociados muy interesantes para la gestión diaria de la flota por parte de la empresa.

Sin embargo, hoy nos vamos a centrar más en el elemento diferenciador de este vehículo que, sin duda, es la propulsión alternativa que ofrece, de la mano del gas natural, en es-

tado comprimido (GNC). Para realizar esta prueba disponemos de una versión furgón cerrado con un paso

nes más habituales utilizadas para este tipo de furgones, que por su versatilidad puede asumir multitud de tareas di-

El motor GNC de 3 litros con arquitectura de cuatro cilindros, e inyección common rail, rinde una potencia de 136 CV, con un par de 350 Nm, lo que nos ofrece prácticamente las mismas prestaciones que un motor diésel homólogo.

entre ejes de 3, 52 mts y altura intermedia (H2), para un MMA total de 3,5 ton, es decir, una de las configuracio-

ferentes, desde la distribución urbana de mercancías, paquetería, prensa, etc, etc, Exteriormente, esta versión

NP, (la nomenclatura con la que Iveco distingue a sus versiones de gas natural) no se diferencia mucho de sus hermanas, salvo por las líneas en color azul dispuestas sobre la calandra delantera, que, por cierto, en esta versión crece en tamaño. Este aumento, no busca solamente diferenciarla de la gama anterior, sino que también ayuda a aumentar la refrigeración del motor, condición indispensable para alcanzar los límites de emisiones Euro 6 Step D/temp de esta nueva versión.

Zona de carga

Ya en la zona de carga, nos



encontramos con un acceso trasero mediante dos puertas simétricas con apertura a 90°, 180° y 270°, pudiendo fijar la puerta en todos los ángulos y con acceso fácil gracias a al escalón de entrada que nos deja una altura al plano de carga de 67 cm, en las versiones de tracción trasera como la nuestra, y de 59,6 cm para las de tracción delantera. También contamos con una puerta lateral amplia, de 1,20 mts en la parte izquierda para acceder a un vano de carga de 3,52 mts de longitud, 1,74 mts de anchura y 1,90 mts de altura. Estas dimensiones nos dejan una volumetría de 12 mts³ para una

carga útil de 1.055 kg en la versión GNC que probamos, algo menor que en las versiones convencionales.

136 CV GNC

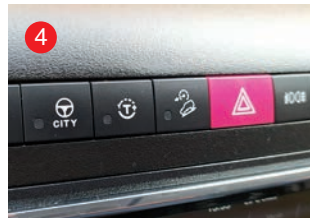
La verdadera novedad de esta prueba la encontramos en el corazón de este furgón y no es otro que su sistema de propulsión, que utiliza gas natural en estado comprimido para alimentar un motor, que por lo demás, funciona igual que cualquier otro motor de gasolina en ciclo Otto. Esta mecánica de 3 litros con arquitectura de cuatro cilindros, e inyección common rail, rinde una potencia de 136 CV, con un par de 350 Nm, lo que

CAMBIO HI-MATIC

La caja automática Hi-Matic, sin embrague, con convertidor de par, 8 marchas y dos modos de conducción ECO y Power, demuestra que es una de las mejores opciones del mercado de furgones con unas prestaciones notables junto al motor de gas natural



LOS DETALLES DE UNA DAILY DIFERENTE



1 Frontal.- Destacan los grupos ópticos de nuevo cuño y que ahora incorporan la tecnología LED para una mejor visión en todo tipo de condiciones, así como un paragolpes dividido en tres secciones, que nos permite, en caso de roces o colisiones parciales, tan habituales en el tráfico urbano, no tener que cambiar todo el conjunto, lo que supone un ahorro nada despreciable en reparaciones.

2 Freno eléctrico.- Este dispositivo aporta un grado mayor, tanto en seguridad pues se activa automáticamente cuando el vehículo está estacionado y se desactiva cuando el conductor está listo para ponerse en marcha, como en confort (pensamos en las veces que un conductor de reparto puede hacer el gesto de poner y quitar el freno de mano).

3 Boca de repostaje.- El repostaje del gas natural es cómodo y sencillo. En esta ocasión lo realizamos por la toma ubicada en el lado del pasajero, mientras que el depósito de gasolina está en el del conductor.

4 Ayudas a la conducción.- el extenso catálogo de ayudas a la conducción que ofrece esta nueva Daily se completa con ayudas como la función City Mode, que reduce un 70% el esfuerzo en la dirección, Traction + o el Hill Descent Control, que ayuda a conducir cuesta abajo de forma lenta y segura por pendientes largas y empinadas, todos ellos activables desde el salpicadero.

TECNOLOGÍA AL SERVICIO DEL CONDUCTOR



La Nueva Daily presenta una gama completa de Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor al más alto nivel de equipamiento en este segmento de vehículos. Empezando por el freno eléctrico, o la posibilidad de contar con ayudas como el Sistema Avanzado de Frenado de Emergencia y el City Brake PRO que previenen las colisiones a una velocidad inferior a 50 km/h y mitigan el impacto a una velocidad superior, sin olvidar la función City Mode, que aumenta la asistencia de la dirección asistida, reduciendo el esfuerzo para girar el volante hasta en un 70%.

Ya en carretera, probamos la eficacia de otros sistemas de ayuda a la conducción como el ProActive Lane Keeping Assist impide que el vehículo se salga del carril involuntariamente, adoptando una asistencia de dirección activa, muy útil para prevenir esos pequeños despistes provocados por el cansancio que pueden acabar con trágicas consecuencias.



Contamos con hasta seis bombonas de GNC ubicadas bajo el chasis del vehículo; para una capacidad total de 224 litros de gas, que trasladado a kg son 34,10 kg.

nos ofrece prácticamente las mismas prestaciones que un motor diésel homólogo, aunque la forma en la que entrega esta potencia se asemeja más a las mecánicas de gasolina. Contamos con hasta seis bombonas de GNC ubicadas bajo el chasis del vehículo; cuatro en posición delantera y longitudinal y dos más en la parte trasera de forma transversal, para una capacidad total de 224 litros de gas, que trasladado a kg son 34,10 kg de capacidad total, que nos dan una autonomía más que

suficiente para acometer cualquier tipo de trabajo, incluidos largos recorridos, teniendo en cuenta que la red de abastecimiento de GNC está bastante consolidada en nuestro país. Aunque no podemos precisar la autonomía total, si podemos calcular que supera ampliamente los 400 km en régimen sólo de gas natural. Decimos esto porque, aunque el vehículo siempre funciona con gas natural, para casos de urgencia cuenta con un depósito de gasolina de 14 litros de gasolina que funciona

INTERIOR CÓMODO Y PRÁCTICO



Nada más entrar en el habitáculo de esta nueva Daily se percibe el cambio que ha experimentado esta nueva versión, más moderna, y con una calidad percibida de los materiales mejorada. El puesto de conducción cuenta con todos los ajustes posibles, incluidos los de la columna de dirección en altura e inclinación y desde el volante multifunción manejamos todas las funciones básicas como limitador y control de crucero, en el lado derecho la información que muestra la pantalla es bastante completa, aunque no le vendrían mal algunas pulgadas extras, ya que se hace difícil ver la información. Contamos con dos asientos de acompañantes y en el más cercano a nosotros, tenemos una bandeja para tomar notas, e incluso colocarla sobre el volante para mayor comodidad. El asiento de la derecha mantiene el espacio al que accedemos debajo del mismo como en versiones anteriores. La consola central ahora está dominada por una pantalla de 7", desde la que manejar multitud de sistemas como radio DAB, evaluación del estilo de conducción, reconocimiento de voz, sistema de navegación TomTom® para automóviles y camiones y pantalla de la cámara trasera, al tiempo que con las funciones Apple CarPlay y Android Auto™ te permiten replicar tu dispositivo.

como reserva del sistema principal de alimentación.

En marcha con soltura

Con el vehículo totalmente lastrado casi al máximo (3.350 kg sin cotar al con-

funcionamiento es aún mejor en versiones diésel) debido a que el motor GNC trabaja con unas relaciones de cambio más altas (como los gasolina). Esto hace que, cuando circulamos, sobre todo en

Entre las ventajas que atesora esta versión GNC destacamos un mejor coste kilométrico, menor rumorosidad en marcha y las ventajas que ofrece el ser catalogado como vehículo con etiqueta ECO

ductor) iniciamos una marcha que promete ya desde los primeros compases gracias a que volvemos a reencontrarnos con una de las cajas de cambio, a nuestro juicio, mejor dimensionadas del sector en vehículo ligero: la caja automática Hi-Matic, sin embrague, con convertidor de par con 8 marchas y dos modos de conducción ECO y Power.

Esta caja, que ya habíamos probado con anterioridad, funciona a las mil maravillas con la mecánica GNC (aunque la impresión es que su

modo ECO, tengamos a veces la sensación de que los cambios se producen demasiado pronto, aunque no por ello se note pérdida de potencia en las transiciones. Una vez alcanzamos la auto-vía, la circulación se hace fluida y el confort de marcha es notable, pues siempre encuentra una relación adecuada para asumir el terreno, moviéndose en una horquilla de revoluciones algo elevada, como dijimos, pero que no compromete en exceso el consumo, pues en ningún momento sobrepasa las 3.500



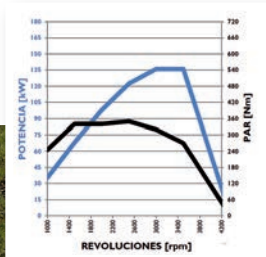
El acceso a la zona de carga se realiza mediante dos puertas simétricas con apertura a 90°, 180° y 270°, con una altura al plano de carga de 67 cm, en las versiones de tracción trasera como la nuestra. En el interior, disponemos de un vano de carga de 3,52 mts de longitud, 1,74 mts de anchura y 1,90 mts de altura. Estas dimensiones nos dejan una volumetría de 12 mts³ para una carga útil de 1.055 kg.

Ficha técnica IVECO DAILY 35 NP HI-MATIC (Unidad probada)**MOTOR**

Modelo	FICFA401C*K
Versión	Furgón GNC
Par máximo	350 Nm a 1.500 - 2.500rpm
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada	3.0L
Potencia máxima	136 CV (100 kW) a 3.000 - 3.500 rpm
MTMA	Euro 6 D
Sistema de inyección	Common Rail
Sistema post-tratamiento	Catalizador de 3 vías
Configuración ejes	4x2 tracción trasera
Caja de cambios	Automático 8 velocidades
Volumen	12,0m³
MTMA	3.500kg.

EQUIPAMIENTO

ACC + Asistente tráfico lento
Asistente mantenimiento carril +LDSW
AEBS + City brake
Asistente viento lateral
Freno de mano eléctrico
Cámara trasera
Llantas de aluminio
Radio HI connect con navegador
Pantalla digital
Columna de dirección doble ajuste
Caja telemática
Depósito auxiliar gasolina 14L.
235/65 R16

NEUMÁTICOS

La caja de cambios Hi-MATIC con convertidor de par y ocho velocidades gestiona el motor GNC de forma perfecta, pese a que esta mecánica se mueve en unas revoluciones algo más altas que los diésel.

rpm. En el caso de necesitar de un "extra", siempre podemos cambiar de forma manual o utilizar el modo Power, en el que el mapa de relaciones se pone al servicio de obtener un mayor rendimiento.

Por otro lado, hay que remarcar que contribuye a este confort de marcha, lo silencioso que se muestra este motor, mucho más suave, más limpio, más parecido a un motor de gasolina, pero sin llegar a la ausencia de ruido de un motor eléctrico, pues aquí si escuchamos algún leve traqueteo probablemente procedente de los inyectores de gas y el ventilador cuando se conecta para para refrigerar el motor.

Por último, observar un par ventajas más: estas mecánicas, al contrario de las convencionales no necesitan repostar Adblue, un ahorro mas en mantenimiento. Y por otro lado, al contar con una etiqueta ECO, en caso de

restricciones por alta contaminación, podremos seguir circulando sin restricciones, además de que aparcar en zona azul y verde nos saldrá mas barato y que pagaremos menos por el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. Tras un recorrido que nos ha llevado por todo tipo de carreteras, desde autovía, hasta terreno urbano, pasando por tramos de carretera secundaria muy "divertida", finalizamos nuestro recorrido con un consumo medio de 14,6 Km/ Kg, o traducido a cifras más comunes, 6, 84 kg, a los 100 km, con una velocidad media de 59 km/ hora.

Haciendo unos cálculos someros, teniendo en cuenta que el precio del kg de gas natural estaba en el día de la prueba a 0.77 €, el coste de este vehículo lastrado a tope nos queda en 5,26 € por cada 100 km, sensiblemente más barato que en las versiones diésel equiparables. ■

FICHA TÉCNICA DE LA PRUEBA

Km recorridos	179 km
Velocidad media	56 km/h
Consumo medio GNC	6,84kg/100km
Coste 100 km	5,26€

Valoración**NOS GUSTA**

- Coste por kilómetro sobresaliente..
- Baja rumorosidad en marcha..
- Rendimiento caja de cambios Hi matic.

A MEJORAR

- Cuadro instrumentación pequeño.
- Espacios guarda objetos algo justos.

