

Um eléctrico sem carris

No que diz respeito ao carro eléctrico, as expectativas eram grandes e não saíram goradas. Mesmo se pensarmos que estamos em presença de um pesado de cinco toneladas de tara e que o peso bruto ronda as 6,5 T, num veículo que pode custar entre 80 a 100.000 €. Como acontece com a generalidade dos veículos eléctricos, este Daily é apresentado com elevados custos de aquisição e baixos custos operacionais, tanto na utilização como na manutenção. Assim sendo, o 'susto' inicial vai-se dissipando se pensarmos numa proposta de negócio a três ou quatro anos, em especial se dissociarmos o veículo das baterias. Neste Daily as baterias podem ser utilizadas num, dois ou três módulos, fazendo variar a autonomia em 70, 120 ou 200 km, considerando sempre a utilização a plena carga. Como é do conhecimento geral, a utilização de um veículo eléctrico depende de dois factores: a forma como se processa a carga das baterias; a maneira como se consegue regenerar as baterias. Neste caso, a carga terá de ser efectuada com corrente trifásica (380 V) e pode ser feita de forma integral, ou seja a 100% ou fazendo cargas parciais de uma ou duas horas que levarão as baterias até ao 70% de capacidade, sendo que este valor parcial, garante a utilização em pleno da carga da(s) bateria(s). Por outras palavras, numa carga rápida, o desempenho do veículo é o mesmo da carga total e não existe consumo exponencial devido à ausência de carga a 100%. A presença da transmissão Hi-Matic, contribui para a suavidade de utilização e potencia a regeneração de energia nas travagens e descidas.

Neste Daily eléctrico, os italianos aproveitaram para apresentar em plenitude as potencialidades dos sistemas de conectividade e entretenimento. Se por um lado, estes menus e sub-menus exigem algum tempo e habituação, por outro lado, concedem um manancial de informação muito útil, transformando o veículo numa unidade de negócio. As informações relativas à viagem, mercadorias, veículo, tráfego,

gestão de energia e conectividade, concedem um potencial de rentabilidade. Este equipamento está disponível em toda a gama e podemos dizer que é um “transformer” no transporte rodoviário, mesmo quando num veículo eléctrico e sem carris.