

Os Blues da Iveco

O funeral para os veículos com motores a gásóleo já foi anunciado e, ao contrário do que muitas vezes acontece, a notícia ou palpite, ainda não foi dada como falsa. De um dos lados da barricada (virtual) há quem tenha demonstrado contentamento com esta informação. Para os que vivem do lado da realidade, gostaríamos de saber uma coisa: de que forma se muda, num espaço relativamente curto (até 2020) os hábitos de dezenas de milhões de pessoas. A título de exemplo, as operações de transporte, distribuição e logística, são apoiadas por ligeiros e pesados que utilizam o gásóleo como combustível. Por outro lado, não existe rede de distribuição de energia que se configure, de forma aceitável, como alternativa à malha de fornecimento dos combustíveis líquidos, em especial o gásóleo. Ainda a propósito do transporte, distribuição e logística, existe outro ponto que parece ter passado despercebido a quem lançou esta mensagem ideológico-ambiental. O ordenamento do território, em particular as cidades, não se encontra preparado para outro tipo de gestão operacional, nem do transporte ou mobilidade, quer de pessoas como de mercadorias. Por fim mas não menos importante, entre os motores de combustão interna, se os Diesel não servem, quais serão as alternativas?

Ao adoptar a linha “Blue Power” para o Daily, a IVECO trouxe uma nova visão para os veículos verdes, tão do agrado dos políticos que lançaram e defendem as ideologias com teor colorido. Desta vez e para mostrar as mais recentes propostas alternativas para um futuro próximo, os transalpinos, receberam-nos em Modena, próxima de Maranello. Para os mais entendidos nestas coisas dos automóveis desportivos, este ambiente significa que estivemos em território das Maserati e Ferrari. Na primeira, pudémos apreciar um linha de montagem que só utiliza “robots” para colocar os pára-brisas e conduzimos o Ghibli. Na marca do “commendatore” apreciámos os modelos que fizeram história. De volta aos transalpinos, foi neste ambiente de fascínio e requinte que nos mostraram três novidades! Insistimos nos transalpinos, porquanto os novos Daily contam com intervenções de gente dos dois lados dos Alpes. E as três novidades têm uma outra em comum: a transmissão Hi-Matic de oito relações desenvolvida pela ZF, que também fornece outros agregados mecânicos.

Numa primeira análise e contando com os encantos dos queijos e presuntos de Parma, aos quais se juntou a sedução do palato conseguida com um “risotto” de abóbora, os Daily serviram para mostrar as três escolhas, com um prazo de validade até 2025: a eléctrica; a de gás natural; e a Diesel RDE. Nesta última, a sigla RDE significa “Real Driving Emissions”. Por outras palavras, está preparada para as exigências de controlo das emissões, com base nas condições reais de condução. E sobre estas novidades, devemos confessar que incorporam importantes alterações tecnológicas. Face a anteriores modelos e em vez das adaptações, podemos agora dizer que a marca italiana, disponibiliza modelos conceptualmente produzidos, com versões a gasóleo, eléctrica e a gás natural.

Num breve contacto ao volante, demos conta que o “RED” é o mais ruidoso dos três Daily apresentados. O Diesel 2.3 continua a ser apresentado com base no bloco de quatro cilindros, alimentado pelo Multijet II que foi alvo de algumas alterações. O ciclo de injeção passou a ter oito fases entre pré-injeção, injeção e pós-injeção. Desta solução resulta um abaixamento da temperatura no interior da câmara de combustão e, em função disso, a redução do NOx. A recirculação dos gases de escape, passou a ter duas vias. Uma que não passa pelo turbo e vai directamente ao permutador de calor ar-ar “intercooler”, do qual passa ao colector de admissão, enquanto a outra via passa pelo turbo e segue o circuito previsto. A recirculação é efectuada com 10 a 20% dos gases de escape, concedendo a redução do CO² e consumos de combustível. No pós-tratamento dos gases de escape vamos encontrar o catalisador SCR e o filtro de partículas DPF. Por último e não menos importante, a gestão do motor, associada à transmissão automatizada Hi-Matic e relações finais, concedem suaves e progressivas acelerações e reprises, além de uma condução muito agradável, que permite a escolha entre a utilização mais económica “ECO” ou a mais orientada para as prestações do motor “POWER”. Mediante estas duas escolhas, o efeito travão-motor também se encontra diferenciado.

Em termos de ruído do motor, a escolha a gás natural é facilmente identificada, em especial face ao Diesel. O bloco de quatro cilindros e 3.0 está pela primeira vez acoplado à transmissão Hi-Matic, daí resultando benefícios evidentes no desempenho dinâmico. Nos baixos regimes, as acelerações são boas, enquanto nos médios e altos regimes, as reprises concedem agradáveis resultados em termos de condução, tanto nas prestações como na progressividade e suavidade de utilização. Nas funções orientadas para a economia ou potência “Eco” ou “Power” esta motorização a gás natural concede substancial redução de CO² quando comparada com o Diesel, sendo igualmente eficaz quando utilizada como travão-motor. No tocante à redução de custos operacionais e tomando sempre o Diesel como referência, o construtor aponta para os 35% favoráveis ao gás natural.

Novos Daily “Bluepower”

	gasóleo	gás
motores	4 cil 2.3 16 V+TGV+CR+EGR	4 cil 3.0 16 V
potência kW(cv)/rpm	85 a 114 (116 a 156)/3.600	100
binário Nm (kgm)/rpm	320 a 380 (31,4 a 37,3)/1.500	350
pós-tratamento	SCR+DPF	Catalisa
Manutenção programada	50.000	