



Kaasu-Daily on osa Ivecon vähäpäästöisien pakettiautojen Daily Blue Power -mallistoa, jonka huomaa etusäleikön sinisestä värityksestä.

Kaasu on voimalinjavaihtoehto, jolla voi vähentää polttoainekustannuksia ja biokaasun kanssa huomattavasti myös hiilidioksidipäästöjä. Iveco Daily Hi-Matic Natural Power osoittaa, että kaasun kanssa ei tarvitse tehdä juurikaan kompromisseja.

Pakettiautomaailmaan on tullut pienen ajan sisällä uusia sähköisen voimalinjan omaavia malleja. Jos sähköauton latausajat ja toimintasäde mietityttää, voi pakettiauton päästöjä ja polttoainekustannuksia vähentää myös esimerkiksi kaasuvaihtoehdolla.

Kaasuauton tapauksessa päästöjen vähentämisessä olennaista on biokaasun käyttäminen polttoaineena. On arvioitu, että biokaasun käyttäminen auton polttoaineena voi vähentää elinkaaren aikaisia kasvihuonepäästöjä jopa 85-95 prosenttia fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna. Biokaasun polttamisesta ei myöskään synny hiukkaspäästöjä. Normaalin CNG:n käyttämisestäkin ilmoille pääsevät kasvihuonepäästöt ovat pienemmät kuin dieselin.

Italialainen Iveco on panostanut pitkään kaasukäyttöisiin kuorma- ja pakettiautoihin. Kaasuteknologian puolella on tapahtunut kehitystä. Kaasu-Daily oli esimerkiksi aiemmin tarjolla vain manuaalivaihteisena, nyt automaattina, kuten nimen Hi- Matic-osiosta voi päätellä.



Ohjauspyörän muotoilun osalta on tehty hyvää työtä. Ratin pyörittelyä helpottaa vielä ohjaustehostin, jota saa voimistettua entisestään City Mode -ajotilalla.

Hiljainen moottori Dailyn kaasukäyttöisen voimalinjan kanssa ei ole tarvinnut tehdä kompromisseja. Kaasukäyttöisen Iveco Dailyn ajamisen ensivaikutelmat ovat positiiviset. Ajoneuvo on dieselmallia hiljaisempi ja ajo on muutenkin sulavaa.

Itse ajon suhteen kaasumalli ei muuten hirveämmin poikkea dieselversiosta. Dailyn uusi sähköinen ohjaustehostin tekee suurikokoisen pakettiauton hallitsemisesta todella kevyttä. Ohjaamon keskikonsolissa on City Mode -nappi, jota painamalla ohjaus muuttuu vielä entistä

kevyemmäksi. Ivecon mukaan kyseinen ominaisuus vähentää ohjailuvoiman tarvetta jopa 70 prosenttia. Ensituntumalla kevyempää kevyempi ohjaus tuntui jo hieman erikoiselta, mutta City Mode -ohjauksesta voi kuvitella olevan iloa erityisesti kaupunkiajossa, jossa rattia saa veivata enemmän.



Dailyn ergonomia on hyvällä tasolla. Ajoasennon saa säädettyä mukavaksi.

Daily Natural Powerin nelisylinterisen, 3 litran, Euro 6 -moottorin maksimitehot ovat 136 hevosvoimaa (3 500 rpm) ja maksimivääntö 350 Nm (1 500 rpm). Moottorin suorituskyky on 2,3 litran dieselmoottorin tasolla. 3-litraisessa dieselmoottorissa maksimitehot 160–210 hevosvoimaa, joten kaasumallin tehot jäävät toki siitä. Koeajossa auto kulki ja kiihtyi kuitenkin aivan riittävästi, mutta suurimmilla malleilla lisätehoja saattaa kaivata. Daily Natural Powerin kori on laajasti räätälöitävissä, esimerkiksi 7,2 tonnin versiona. Moottori käy myös bensalla. Ajoneuvossa on 60-80 kilometrin ajon mahdollistava 14 litran bensatankki. Yhdellä kaasutankillisella auto taas kulkee 450 kilometriä.

Normaalijajossa ajoneuvo käyttää kaasua ja vaihtaa automaattisesti bensiiniin kaasutankin tyhjentyessä. Moottori myös käynnistyy automaattisesti bensiinin voimalla jokaisen tankin täyttämisen jälkeen ja kun moottorin lämpötila on alle -15 astetta.



Erityisesti sähkövoimalinjaan verrattuna kaasun etuna on nopea ja vaivaton tankkaus. Iveco Suomen tuotepäällikkö Henri Immonen demonstroi tankkausprosessin helppoutta.

Tankkausverkosto vielä vajavainen Kantavuuden suhteen kaasukäyttövoima ei tuo eroja dieselmalleihin. Tämä on yksi etu verrattuna ainakin joihinkin sähköpakettiautomalleihin, joissa on saatettu joutua etsimään akkujen painojen takia kompromisseja hyötykuormasta.

Toinen etu kaasulla on sen tankkaamisen vaivattomuus ja nopeus. Toimituksessa ei paljoa

kauempaa kulu, mitä dieseltankin täyttämässä.



Kaasuvoimalinja ei vaikuta tavaratilaan tai hyötykuormaan.

Kaasun tankkaamiseen liittyvä ongelma on tankkausverkostossa. Kaasuasemia on rakennettu viime vuosina Suomeen useita ja verkoston kattavuus on parantunut, mutta se on vielä vajavainen. Suurimpien kaupunkien läheisyydessä ja Ruuhka- Suomessa kaasulla ajellee aika lailla vaivatta, mutta muualle suuntautuneessa ajossa saa olla jo tarkempaan, esimerkiksi Oulun pohjoispuolella ei kaasua oikein autoonsa saa. Dailyn pieni bensatankki toki antaa joustavuutta, mutta kaasu-Dailyn hankintaa harkitsevalla on hyvä olla tankkausasiat hyvin suunniteltuna.

Kaasu-Daily on kaikin puolin soiva peli, kun etsitään tapoja vähentää päästöjä ja polttoainekustannuksia. Autossa ei tarvitse tehdä juurikaan kompromisseja toiminnallisuuden suhteen. Käytännön pulmana on oikeastaan ainoastaan kaasutankkausverkoston vajavaisuus.

Teksti, kuvat | Henri Pakarinen

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)