
Fahrbericht Iveco e-Daily: Keine Kompromisse

Von Guido Borck, cen

Mit dem e-Daily bietet Iveco sein Transporter-Urgestein ab Jahreswechsel auch batterieelektrisch an. Kompromisse gegenüber dem Diesel müssen bis auf die Reichweite keine gemacht werden, da die Batterien platzsparend im Leiterraum untergebracht sind. Dementsprechend breit fällt das Lieferprogramm für den neuen Konkurrenten des elektrischen Mercedes Sprinter oder des elektrischen Ford Transit aus. Angefangen beim Fahrgestell, dem Kastenwagen, der Pritsche bis hin zu speziellen Aufbauten sind bei der Konfigurierung keine Grenzen gesetzt.

Je nach Ausführung kommt der e-Daily auf eine Nutzlast von bis zu 4,6 Tonnen und nimmt mit 3,5 Tonnen Anhängelast genauso viel wie ein Daily mit Dieselmotor an seinen Haken. Das ist schon einzigartig im Segment der leichten E-Nutzfahrzeuge. Allerdings ist der elektrische Transporter aber auch recht teuer in der Anschaffung: Für den e-Daily 35514E mit Pritsche nehmen die Italiener selbstbewusste 81.697 Euro brutto, beim Kastenwagen sind es sogar gleich stolze 88.835 Euro. Dagegen gelten ein Mercedes e-Sprinter oder der Ford E-Transit fast schon als preisgünstige Schnäppchen, bei denen man im direkten Vergleich ein paar Tausender spart.

Der Kunde wählt zwischen drei modularen Batteriestufen. Stolz ist man bei Iveco jedoch auf die Batterien, die eine nutzbare Energiedichte von hohen 95 Prozent aufweisen sollen. Außerdem lässt sich der elektrische Daily für den jeweiligen Einsatzzweck individuell maßschneidern. Dabei stehen insgesamt drei Batteriepacks zur Wahl, die jeweils eine Kapazität von 37 kWh aufweisen. Wählt der Kunde das Basis-Speicherdepot, kommt der Stromer nach WLTP-Norm bis zu 120 Kilometer weit. Bei zwei Packs sind es bis zu 235 km und mit dem dritten Lithiumionen-Pack sowie einer Gesamtkapazität von 111 kWh erhöht sich der Aktionsradius auf maximal 300 Kilometer. Das Gute hierbei: Sollte sich der Einsatzzweck nachträglich ändern und der e-Daily von der letzten Meile in der City zukünftig auf längere Touren gehen, lassen sich die modularen Batteriepacks selbst im Nachhinein von der Fachwerkstatt noch auf bis zu 111 kWh aufrüsten.

An einer Schnellladestation benötigt der Transporter mit einer Batterie rund 64 Minuten, um seine Akkus von 20 auf 80 Prozent zu befüllen. Mit der zweiten Akkustufe sind es 58 Minuten und mit dem dritten Pack beträgt der Zeitraum 90 Minuten. Mit seinem serienmäßigen 11 kW-Wechselstrom-Charger benötigt der Iveco gut acht Stunden bis er „vollgetankt“ ist. Dabei lässt sich die Kabine im Vorfeld heizen oder kühlen, ohne dass die hierfür nötige Energie aus den Fahrzeug-Akkus entnommen werden muss. Den aktuellen Ladezustand kann der Fahrer jederzeit aus der Ferne auch über eine Smartphone-App live mitverfolgen. Alternativ lässt sich der Ladezustand auch direkt am Frontanschluss ermitteln, der hinter einer leicht zugänglichen Klappe sitzt.

Der Elektromotor bringt des neuen Iveco bringt es auf eine Leistung von 140 kW (190 PS). Das maximale Drehmoment liegt bei 400 Newtonmetern. Dementsprechend kraftvoll zieht der e-Daily los – wenn es sein muss bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Über einen Schalter auf der Mittelkonsole lassen sich drei Fahrmodi wählen, bei denen der E-Transporter über den normalen Modus hinaus mittels Overboost-Funktion lossprintet oder über den Eco-Modus zusätzlich Energie einspart.

Darüber hinaus bietet der eDaily mehrere Rekuperationsstufen. Hierzu schiebt der Fahrer einfach den Wählhebel nach links in eine separate Gasse. In der höchsten Stufe One-Pedal-Driving wird die meiste Energie zurückgewonnen. Dann verzögert der Elektro-Daily bereits so stark ab, dass der Fahrer beim Lupfen des Fahrpedals kaum noch die Bremse betätigen muss, sobald er an eine Ampel heranrollt. Dies ist nicht nur komfortabel und

verringert den Strombedarf, sondern schont spürbar den Verschleiß der Bremsbeläge.

Überhaupt spricht Iveco beim elektrischen Daily von 50 Prozent niedriger Wartungskosten im Vergleich zum Diesel. Zudem soll ein achtjähriges Garantieverprechen mit bis zu 250.000 Kilometern Vertrauen in die Batterietechnik wecken. Sollte die Akku-Kapazität während dieser Zeit auf unter 80 Prozent sinken, tauscht Iveco das Speicherdepot einfach aus. Das dürfte sowohl Handwerker als auch Fuhrparks überzeugen.

Sieht man vom hohen Kaufpreis einmal ab, macht der Iveco e-Daily mit seinen vielen Konfigurationsmöglichkeiten zweifellos einen guten Job. (Guido Borck/cen)

Bilder zum Artikel



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



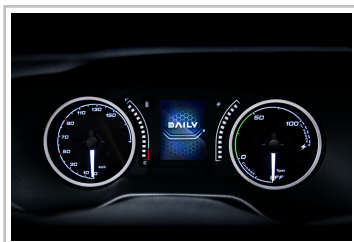
Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco e-Daily.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco
