



IVECO DAILY 2014

TRAS QUINCE AÑOS, HA LLEGADO, CON UNA RENOVACIÓN COMPLETA, LA **TERCERA GENERACIÓN** DE LA IVECO DAILY. PRESENTE DESDE 1978 EN EL MERCADO, SU PRIMERA RENOVACIÓN FUE EN 1999. EN JUNIO DE 2014 SE COMENZÓ A FABRICAR, EN LA PLATA ITALIANA DE SUZZARA (ITALIA), LA TERCERA GENERACIÓN DE ESTE MODELO PARA, POSTERIORMENTE, TRASLADAR SU PRODUCCIÓN A LA FACTORÍA DE LA MARCA ITALIANA EN **VALLADOLID**



Tanto el nuevo chasis cabina como el nuevo furgón presentan cambios e innovaciones en el 80% de sus componentes. Debido a esta total renovación, puede cubrir, con sus 7.000 variantes, el mayor espectro profesional de servicios, tanto en **transporte de mercancías como de pasajeros**. En esta renovación se han tenido en cuenta

critérios medioambientales, reduciendo los consumos de combustible y, naturalmente, las emisiones de CO₂. Se ha conseguido, por medio del equilibrio entre longitud de carga, batalla y longitud total, la versión más eficiente, con 11 m³. También se pueden seleccionar otras con mayor volumen, con 18 y 20 m³ de capacidad de carga.

MOTOR	POTENCIA MÁXIMA CV	PAR MÁXIMO Nm	TURBO	EMISIONES Y HOMOLOGACIÓN
F1A 2.3 LITROS	106	270	WASTEGATE	EURO 5 OBD + LIGHT DUTY
	126	320	WASTEGATE	
	146	350	GEOMETRÍA VARIABLE	
F1C 3.0 LITROS	146	350	WASTEGATE	
	170	430	GEOMETRÍA VARIABLE	
	205	470	TWIN TURBO	
	146	350	WASTEGATE	
	170	400	GEOMETRÍA VARIABLE	
	136	350	WASTEGATE	EURO VI HEAVY DUTY

La Daily 2014 se presenta con una gran versatilidad, deparando la posibilidad de combinar entre sí distintos motores, bastidores, longitudes y capacidades de carga. Cuenta con dos motores para equipar al renovado vehículo. La posición del motor es delantero-longitudinal, con cuatro cilindros y 16 válvulas, siendo todos los cambios de 6 velocidades, incluido el automático. Estos dos motores se denominan F1A (2.3 l) y F1C (3.0 litros). Están disponibles en versiones Euro5b+, con EGR, o Euro 6, con sistema mixto EGR + SCR. El sistema de postratamiento es compacto y está situado a la altura del bastidor, sin penalizar la zona de carga.

En las versiones Euro 6, el sistema *Common Rail* de última generación permite alcanzar presiones de inyección de hasta 2.000 bares. Entre estos motores incluye la versión de gas natural (o metano) *Natural Power*, de 136 caballos, que reduce al máximo los costes del combustible, las emisiones contaminantes y el impacto acústico.

Carrocería

Este vehículo nació hace 37 años como carrocería con chasis independiente, continuando con la misma configuración en la actualidad. Sí ha cambiado en esta actualización es su relación entre la distancia de ejes, largo total y largo útil de la caja de carga, y una nueva distancia de 3.520 y 4.100 mm, reduciéndose el voladizo trasero sin variar la distancia al suelo ni la superficie de carga. La nueva Iveco Daily ofrece las siguientes configuraciones/ versiones de carrocería: chasis frontis,



► Puesto de conducción



► Visor de la cámara trasera

chasis cabina, doble cabina, minibús, combi o semiacristalado y furgón. Cuenta con mayor insonorización interior; también un nuevo salpicadero que, junto con el asiento y el volante, mejora cualitativamente la ergonomía del conductor. Amplía la oferta de sistemas telemáticos como la plataforma IVECONNECT, que permite al conductor la gestión de un sistema infotelemático que integra radio, lector MP3, *Bluetooth*, visión de cámara trasera y navegador. Todo ello, comandado desde la pantalla táctil integrada en el salpicadero.

En cuanto a su diseño exterior, presenta un frente modular; la superficie acristalada del parabrisas se extiende sin interrupción hasta las ventanillas laterales, dotando al habitáculo de mayor luminosidad y ampliando la visión. El diseño y las dimensiones del capó permiten un amplio acceso a la zona motor.



EL NUEVO CHASIS

CABINA Y EL

FURGÓN PRESENTAN

INNOVACIONES EN

EL 80% DE SUS

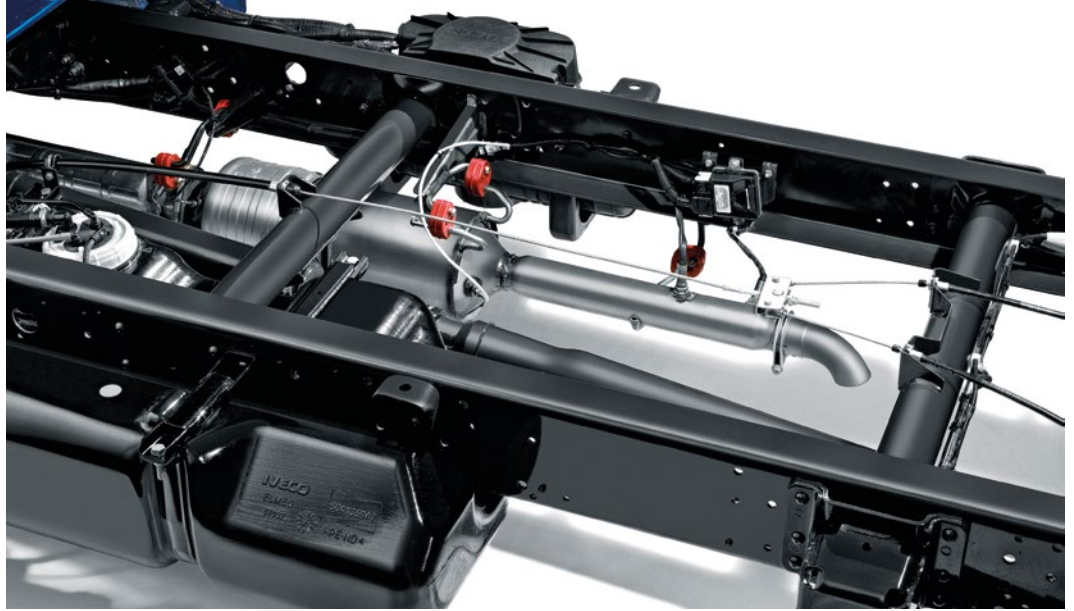
COMPONENTES; CON

7.000 VARIANTES



► Versión minibús y chasis cabina





► Bastidor



LA SUSPENSIÓN

QUAD-TOR,

DISPONIBLE EN

VERSIONES CON MMA

MAYOR, SE ORIENTA A

TRABAJOS DE CARGA

MÁXIMA; UTILIZA COMO

ELEMENTO FLEXIBLE

UNA BARRA DE TORSIÓN

ÚNICA



Los faros quedan protegidos ante constantes daños de aparcamiento. Su bastidor está construido en acero de alto límite elástico con perfil en C para soportar cargas pesadas; es de sección variable, facilitando el carrozado y su configuración. Tiene una nueva función: soportar las bombonas de GNC (gas natural comprimido) para el motor *Natural Power*. También el bastidor está ideado para el montaje de las baterías para la versión eléctrica o híbrida, sin reducir el espacio de carga del vehículo.

Seguridad

La longitud de la batalla y la reducción del voladizo trasero han mejorado el equilibrio y la maniobrabilidad de la Daily furgón. Una nueva suspensión delantera incrementa el confort y la maniobrabilidad, se ha incorporado de serie tanto en los **furgones** como en las versiones **chasis cabina**.

La nueva **suspensión delantera Quad Leaf** se basa en un esquema de doble cuadrilátero con ballesta transversal. Es de serie en todos los modelos hasta 3,5 toneladas; cuenta con una carga máxima permitida de 1.900 kg (+100 kg) y una altura al suelo para las versiones chasis cabina de 175 mm (+45 mm).

Las actuales distancias entre ejes del furgón, centradas principalmente en las versiones de rueda sencilla, contribuyen, junto con las nuevas suspensiones, al comportamiento dinámico del vehículo en términos de estabilidad y control.

La suspensión delantera de doble cuadrilátero y con barra de torsión también se ha renovado. La **suspensión Quad-Tor**, disponible en las versiones con MMA mayor, está orientada a trabajos exigentes y eleva la carga máxima sobre el eje a 2.500 kg (2.100 kg en las versiones de hasta 5 toneladas). La solución de utilizar como elemento flexible una barra de torsión (presente en la Daily

► Suspensión delantera



► Suspensión trasera



desde la primera generación) supone una característica única en su segmento. En las versiones de rueda sencilla su suspensión se ha rediseñado y recalibrado, para minimizar el sobreviraje e incrementar la eficiencia de los amortiguadores. Se suma una reducción del peso de 8,5 kilos respecto del modelo anterior y, sobre todo, una reducción de la altura del plano de carga de 55 milímetros. En estándares de seguridad la nueva Daily cuenta con el *Electronic Stability Program* (ESP) de serie, y con el *Lane Departure Warning System* (LDWS), que avisa acústicamente cuando el vehículo se sale del carril de marcha si no se ha accionado el intermitente. Es un sistema muy eficaz para la prevención de accidentes por despistes o somnolencia.

Dimensiones

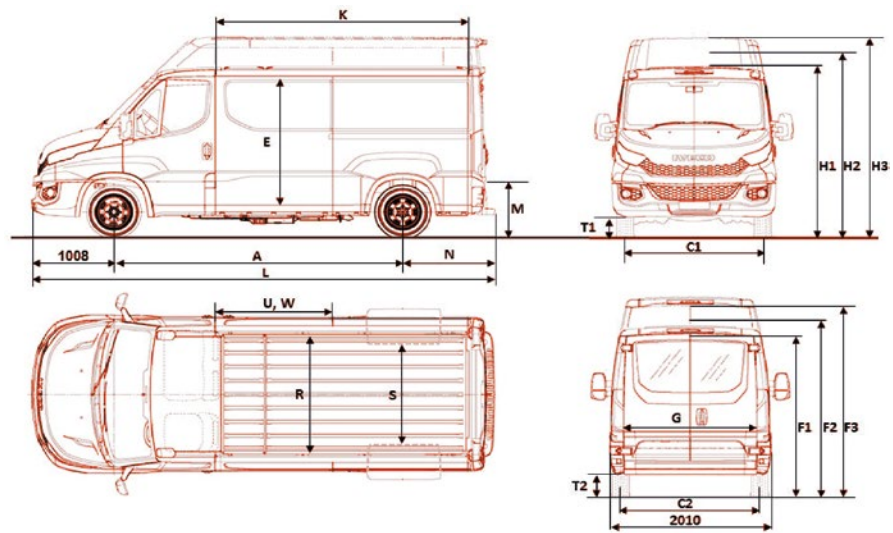
La distancia entre ejes se ha renovado y, actualmente, está disponible en tres versiones: 3.000, 3.520 y 4.100 mm, las dos últimas tanto con voladizo corto como alargado. Con el crecimiento de la distancia entre ejes, la Daily 2014 ha desarrollado una nueva gama de volúmenes de carga: 10,8 m³, 18 y 19,6 m³. La masa total del furgón oscila entre las 3,3 y las 7 toneladas, con volúmenes de 7,3 hasta 19,6 m³. El furgón está disponible con alturas de hasta 2.100 mm para que, incluso una persona alta, pueda trabajar cómodamente de pie en el interior del compartimento de carga. La longitud exterior oscila entre los 5.040 y los 7.500 mm; la del compartimento de carga, a partir de 2.600 mm, puede alcanzar los 5.125 mm.

Dimensiones (mm) con neumáticos de serie y bajo carga									
Distancia entre ejes		A	3000	3520	3520 L	4100			
Techo			H1	H1	H2	H2	H3	H2	H3
Volumen m ³			7,3	9	10,8	12	13,4	16	18
Altura total		H	2200	2200	2580	2580	2780	2580	2780
Incluido peldaño trasero 76 mm	Voladizo trasero	N	1120	1120	1520		2120		
	Longitud total	L	5130	5650	6050	7230			
Anchura total			2010						
Vías	Delantera	C1	1740						
	Trasera	C2	1704						
Altura del plano de carga		M	635						
Altura libre al suelo min/max	Delantera	T1	175						
	Trasera	T2	205						
Radio mínimo de giro	Entre bordillos		5273	6042	6042	6900			
	Entre paredes		5600	6372	6372	7233			

Masas									
MTMA (masa técnica máxima admisible)		Total	3500						
		1-eje	1900						
		2-eje	2240						
Posibilidades de matriculación (MMA)		3500-3300-3200-3000-2800							
MMR (Masa máxima remolcada) (1)		750 (sF) / 3500 (cF)							
MMC (Masa máxima del conjunto) (1)		7000							
Tara total	En orden de marcha, sin conductor y con depósito de gasóleo de 70 l lleno	2131	2170	2210	2235	2257	2325	2422	
Carga útil		1369	1330	1290	1265	1243	1175	1078	

(1) Las masas y dimensiones indicadas pueden variar en función de las opciones seleccionadas.

Dimensiones interiores (mm)									
Longitud		K	2610		3130		3540		4680
Anchura		R	1740						
Altura		E	1545	1545	1900	1900	2100	1900	2100
Pase de rueda		S	1317						
Portón lateral	Ancho	U	1110	1110	1260	1260	1260	1260	1260
	Alto	W	1440	1440	1800	1800	1800	1800	1800
Portón trasero			Ancho	G	1530				
			Alto	F	1450	1800	1800	2000	1800



La **Iveco Daily 2014** se ha sometido al Crash Test RCAR (Research Council for Automobile Repairs) en CESVIMAP

A examen

En CESVIMAP se ha sometido a la Iveco Daily, en su versión furgón 35S 13V, al *crash test RCAR*. Son dos pruebas de impacto, una frontal y un alcance trasero; tras los ensayos, se miden las cotas de la estructura y se identifican los elementos afectados. Posteriormente, se afronta la reparación de los daños describiendo el **método de trabajo** y las **técnicas y herramientas** a utilizar, obteniéndose una abundante información, con los precios del recambio y el coste de la reparación.

También se efectúa el desmontaje completo de todos los elementos del vehículo, describiendo los métodos de desmontaje y montaje. De esta forma, se obtienen los materiales en los que está fabricado el elemento y los tiempos de las operaciones. CESVIMAP desarrolla, con prácticamente la totalidad de los vehículos de mayor implantación en el mercado, un gran número de ensayos y pruebas para estudiar todos los aspectos relativos a su reparabilidad ■



PARA SABER MÁS

- ✉ Área de Vehículos Industriales. [vindustrial@cesvimap.com](mailto:vindustriales@cesvimap.com)
- 🌐 Iveco. www.iveco.com
- 📖 Reparación y peritación de vehículos industriales (camiones y autobuses). CESVIMAP, 2010. ISBN: 978-84-9701-305-5
- 🌐 Cesviteca, biblioteca multimedia de CESVIMAP. www.cesvimap.com
- 🌐 www.revistacesvimap.com