

Il 27 luglio 2016, il costruttore tedesco ha svelato il prototipo di un veicolo medio-pesante da 25 tonnellate di massa complessiva a trazione completamente elettrica, con telaio a tre assi e cabina derivata dall'Antos.



La prossima edizione del Salone IAA 2016, che si svolgerà a settembre a Hannover, segnerà l'ingresso di Daimler nell'era del camion elettrico medio-pesante. A pochi mesi dalla presentazione del Fuso Canter E-Cell, che ha una massa complessiva di 9,5 tonnellate, il Gruppo tedesco punta più in alto, fino **agli autotelai a tre assi con massa complessiva di 25 tonnellate**. Il prototipo sarà mostrato al pubblico allo IAA 2016, ma il 27 luglio il costruttore ha illustrato alla stampa le principali caratteristiche del veicolo test finora usato, basato sulla cabina dell'Antos e un telaio a tre assi, su cui ha sviluppato un inedito sistema di trazione elettrica e di gestione elettronica.

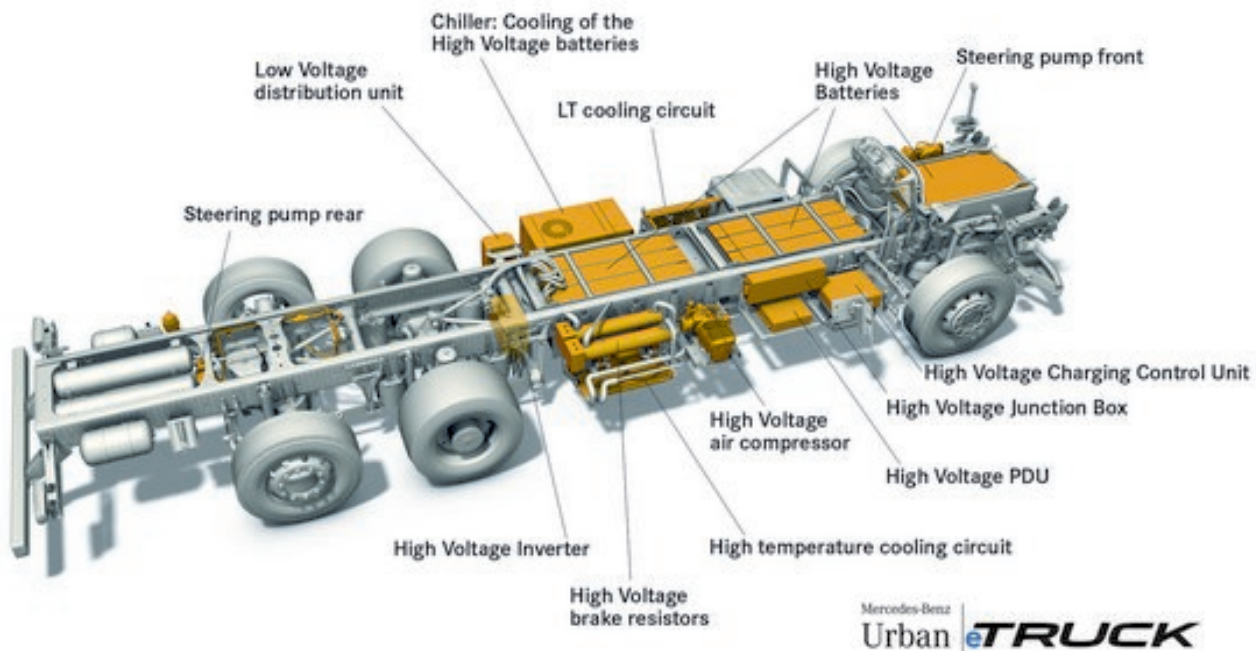


Il camion laboratorio ha tre pacchi di batterie agli ioni di litio disposti tra i due longheroni, al centro dell'autotelaio (che ha passo di 4,9 metri), che alimentano **due motori elettrici posti sull'asse centrale** (uno ZF

modificato), vicino a mozzo delle ruote. Ognuno dei due motori ha potenza di 125 kW, con coppia massima all'uscita dei riduttori di 11 mila Nm. La capacità complessiva dei tre pacchi batterie, pari a 212 kWh, offre al veicolo un'autonomia a pieno carico fino a 200 chilometri. Ma questo valore può variare secondo il percorso e il tipo d'utilizzo.

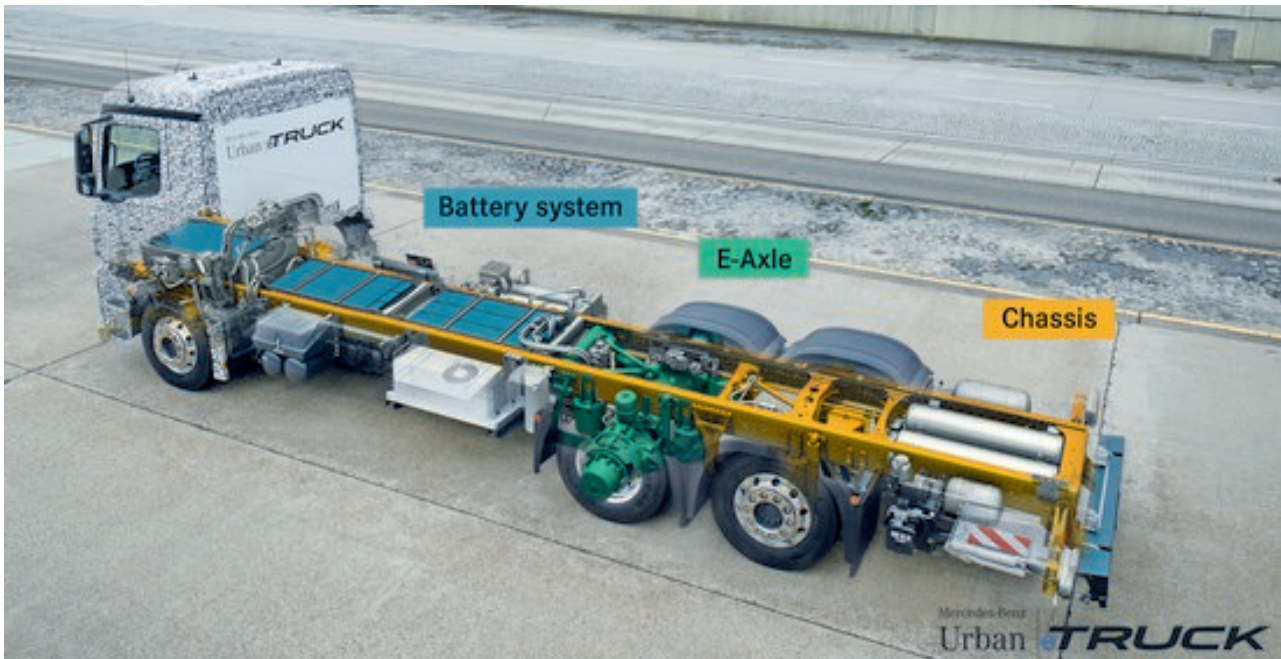
Rispetto a un veicolo diesel della stessa categoria, questo primo prototipo elettrico mostra una **tara superiore di 1700 chili**.

Il solo asse motorizzato pesa una tonnellata, mentre gli altri componenti elettrici pesano 900 chili. A questo peso bisogna aggiungere le due tonnellate e mezzo dei tre pacchi batterie. D'altra parte, il camion elettrico non ha altri componenti pesanti – come il motore, la trasmissione, il differenziale e il serbatoio del carburante – che sommano circa 2700 chili. Ricordiamo che la Commissione Europea consente un margine di una tonnellata ai veicoli con motorizzazione alternativa rispetto al diesel, quindi la differenza, dal punto di vista normativo, scende a 700 kg.



Presentando questo veicolo laboratorio, il responsabile di Daimler Trucks & Buses, Wolfgang Bernhard, ha ammesso che qualche anno fa era molto scettico sulla reale possibilità di produrre un camion elettrico, ma nel frattempo lo scenario è cambiato: da un lato la **tecnologia delle batterie sta migliorando**

e i costi diminuiscono, dall'altro le limitazioni alla circolazione dei veicoli pesanti nelle città aumentano la domanda di veicoli a emissioni zero. Gli esperti stimano che dal 1997 al 2025 il costo delle batterie per i veicoli pesanti subirà un calo del 60%, mentre la loro capacità aumenterà del 250%.



[pagina Facebook di Trasporto Europa](#)



[Sei un professionista? Iscriviti alla Newsletter gratuita di Trasporto Europa](#)