



Die Hochdruck-Generation

Versprochen von Iveco: Zehn Prozent weniger Kraftstoff, 35 Prozent weniger Ölverbrauch, 30 kg leichter. Der neue 2,3-I-HPI-Motor im Daily soll's richten.

Der erste Eindruck ist nicht übel. Mühelos und gleichmäßig beschleunigt der 116-PS-Motor den mit Sandsäcken auf 3,5 t ausgelasteten Kastenwagen. Im fünften Gang gleitet er mit konstanter Geschwindigkeit dahin. Leichte Steigungen nimmt er, ohne schalten zu müssen. Selbst weit unter 1.000 Touren – man will ja wissen, wo die Grenzen sind – bringt ihn nichts in Verlegenheit. Anfangs etwas unwillig, dann aber zügig kommt das Triebwerk wieder in Fahrt.

Iveco, so scheint es, hat mit dem neuen Vierzylinder 2,3-I-Unijet-HPI (High Pressure Injection) einen guten Griff in die Technik-Kiste getan. Die Common-Rail-Direkteinspritzung dieses Motors gehört bereits der zweiten Generation an, das heißt unter anderem, dass sie mit noch höherem Druck als zuvor arbeitet, nämlich mit 1.600 bar im Rohr und 1.800

bar an der Einspritzdüse. Anfang des Jahres war der gleiche Motor bereits im Fiat Ducato als 2,3-I-JTD vorgestellt worden. Dort allerdings zeigt der Drehmomentverlauf weniger LKW-Charakter als beim Iveco Daily. Gemeinsam ist den neuen Motoren freilich, dass sich hoher Einspritzdruck und optimierte Dosierung der Einspritzmenge vorteilhaft auf Verbrauch, Schadstoffemission und Geräuschentwicklung auswirken.

Der neue 16-Ventiler mit zwei oben liegenden Nockenwellen kommt bei Iveco in den Leistungsstufen 70 kW/96 PS und 85 kW/116 PS zum Einsatz. In den Daily-Modellen L, S und C mit 2,8 bis 4,0 t zulässigem Gesamtgewicht ersetzt er die 2,8-l-Motoren mit 90 und 105 PS. Die stärksten Versionen des 2,8ers mit 125 und 146 PS bleiben erhalten. Typisch für den neuen Motor ist der weite Drehzahlbereich von 1.800 bis 2.800 Touren, in dem das maximale Drehmoment von 240 beziehungsweise 270 Nm abgerufen werden

Hoher Einspritzdruck und die Dosierung der Einspritzmenge wirken sich vorteilhaft auf den Verbrauch aus.

kann. Das gibt einen satten grünen Bereich, der am Drehzahlmesser des Daily jetzt auch angezeigt wird. Diese praktische Hilfe mit grüner Markierung kennt man sonst nur vom Instrumentarium schwerer LKW. Wer viel fährt, profitiert



Blick ins Innere des Fahrerhauses von der Beifahrerseite aus



Zusätzliche Ausstattungen wie Tempomat und elektrische Fensterheber sollen den Daily mit HPI-Motor noch attraktiver machen.



**Mit neuem 2,3-l-Motor ausgestattet:
der Iveco Daily. Leichte Steigungen nimmt er,
ohne schalten zu müssen.**

davon durch maßvollen Kraftstoffkonsum.

Es kann vermutet werden, dass der neue 116-PS-Motor zum künftigen Renner im Daily-Programm wird. Er würde das bisher bevorzugte 2,8-l-Triebwerk ablösen, das mit 125 PS und 290 Nm Drehmomentspitze nur marginal mehr leistet, aber durch höheren Verbrauch und geräuschvolleren Lauf Minuspunkte einführt.

Wenn es nicht auf Kilometer ankommt, sondern Kurzstrecken und Stadtverkehr das Maß setzen, ist der neue 2,3-HPI mit 96 PS ein gutes und wahrscheinlich das preisgünstigste Angebot. Nach ersten Probefahrten kann auch diesem Einstiegsmotor im Daily-Programm ein gutes Zeugnis ausgestellt werden. Vorausgesetzt freilich, dass ihm nicht ständig volle Fahrzeug-Auslastung und lange Bergfahrten zugemutet werden.

Besonders an den Kosten möchte sich Iveco messen lassen. Mit einer spezifischen Leistung der neuen HPI-Motoren von 50 PS pro Liter sehen sich die Italiener an der Spitze im Transporter-Vergleich. Gegenüber den bisherigen Motoren errechnen sie daraus eine Dieselerparnis von sieben bis zehn Prozent. 30 kg weniger bringt der Motor auf die ➤

| Motor | 2,3 HPI 96 PS | 2,3 HPI 116 PS |
|---------------------------------|---|--------------------------------------|
| Hubraum | 2.287 cm ³ | 2.287 cm ³ |
| Motorsteuerung | 2 oben liegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder, hydraulische Stößel | |
| Einspritzung | vollelektronisch gesteuertes Common-Rail-System der 2.Generation, Druck im Rail 1.600 bar, an den Düsen 1.800 bar, (Abgas-Turbolader mit Wastegate) | |
| Nennleistung | 70 kW/96 PS bei 2.800 bis 3.900/min | 85 kW/116 PS bei 3.100 bis 3.900/min |
| max. Drehmoment | 240 Nm bei 1.800 bis 2.800/min | 270 Nm bei 1.800 bis 2.800/min |
| wirtschaftlicher Bereich (grün) | 1.500 bis 2.750/min | 1.500 bis 2.750/min |
| Abgasnorm | Euro 3 | Euro 3 |

Zusätzliche Dämmstoffe und neue Dichtungen sorgen für einen angenehmen Geräuschpegel.

Waage, und um 35 Prozent sinkt nach ihren Angaben der Ölverbrauch. Klassenbester werden sie zweifellos bei den Wartungs- und Ölwechselintervallen. Auf 40.000 km bringt es kein anderer Wettbewerber.

Zeitgleich mit der Einführung der neuen Motoren wurden dem Daily auch einige Schwächen ausgetrieben. So erhielt das zum HPI-Motor gehörende fünfgängige ZF-Overdrivegetriebe einen synchronisierten Rückwärtsgang. Die Schaltbarkeit wurde verbessert. Dennoch blieb bei den Probefahrten der Eindruck, dass der



Der neue Vierzylinder 2,3-l-Unit HPI könnte als 116-PS-Maschine zum künftigen Renner im Daily-Programm werden.

Gangwechsel immer noch nicht richtig „flutscht“.

Neu hinzugefügte elastische Elemente in den Stoßdämpfern der Vorder- und

Hinterachse sollen der Rollbewegung entgegen wirken. Bei großer Auslastung und extremem Durchfedern bilden sie den Anschlag. Iveco verzichtet dafür auf den bisherigen Stabilisator und gewinnt etwas mehr Nutzlast. Bei den leichten Daily L und S werden Rollschwankungen zusätzlich durch neue elastische Dämpfer zwischen Rahmen und Hinterachse aufgefangen.

Angenehm leise geht es im Fahrerhaus zu. Bei Landstraßentempo kann man sich jederzeit ohne größeren Stimm- aufwand unterhalten. Bewirkt haben dies Änderungen am Motor und den Radaufhängungen sowie zusätzliche Dämmstoffe und neue Dichtungen im Fahrerhaus. Um zwei Dezibel ist der Geräuschpegel gesunken. Mehr als ein Drittel leiser empfindet es – Untersuchungen zufolge – das menschliche Ohr.

Zusätzliche Ausstattungsmerkmale sollen den Daily mit HPI-Motor noch attraktiver machen: Zum Serienumfang gehören jetzt Tempomat, elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare und beheizte Außenspiegel, ABS, EBD (elektronisch gesteuerte Bremskraftverteilung), ABD (automatisches Bremsdifferenzial) und der Fahrerairbag. An ESP, dem elektronischen Stabilitätsprogramm, beim Mercedes-Benz Sprinter soeben eingeführt, wird in Turin noch gearbeitet. Es soll aber kommen. Ein automatisches Sechsganggetriebe steht für die zweite Jahreshälfte 2004 auf dem Plan. Für alle Verbesserungen zusammen will Iveco nur ein paar Hundert Euro auf den bisherigen Grundpreis aufschlagen.

JÖRN TURNER

HS-SCHOCH

Wohin mit den Spiegeln?

Jeder, der schon einmal im Transportgewerbe tätig war, kennt das Problem. Wohin mit nicht benötigten Spiegeln? Ob auf der Ladefläche oder im Palettenstaukasten – überall können sie im Weg sein.

Damit soll jetzt Schluss sein. HS-Schoch räumt auf mit den ungeliebten Transportbehinderungen: Mit dem Latten-/Spiegelkasten und der Latten-/Spiegelhalterung präsentiert der LKW-Zubehör-Spezialist wieder zwei „Staulösungen“, die den Fahrern das Leben leichter machen.

Schon bei der Entwicklung wurde Wert auf ein fahrerfreundliches und komfortables Handling gelegt. Durch die Befestigung am Querträger des neuen HS-Schoch Anfahrsschutzes ist die Lattenhalterung bequem zu Be- und Entladen. Gleiches gilt für den Latten-/Spiegelkasten. Dieser wird direkt an den Rahmen geklemmt und ist ebenfalls schnell und komfortabel zu erreichen.



Dem Rost keine Chance: Oberflächenbehandlung mit KTL



Intelligent gelöst: die Latten-/Spiegelhalterung von HS-Schoch

Bei beiden Lösungen steht neben der Funktionalität wieder der Korrosionsschutz ganz klar im Vordergrund. Die Oberflächenversiegelung mit KTL und die Vorbehandlung des Bleches mit einer speziellen Zinkphosphatierung wirken dem Rost entgegen. Für die ansprechende Optik sorgt die anschließende Pulverbeschichtung. Beschichtet werden kann in RAL-, HKS-, NCS- und Hausfarbtönen. Auch Effektlackierungen sind möglich.