

TEST Iveco Daily 2,3 HPI



Der Daily mit 330 cm Radstand bietet 3,5 m Ladelänge. In der Stadt ist er wendiger als ein frontgetriebener Kastenwagen.

fim“-Vierzylinder. Da war natürlich auch bei einem 90- oder 100-PS-Daily viel Totgewicht mitzuschleppen, der 2,8 l große Vierzylinder gilt mit 240 kg Trockengewicht nicht gerade als Leichtgewicht.

Nun begab es sich also vor Jahresfrist, dass ein weiterer Motor aus dem Sofim-Werk das Licht der Welt der erblickte: Nur 2,3 l groß, mit 1.600-bar-Common-Rail-Einspritzung und einem kleinen Waste-gate-Turbolader ausgestattet. Der neue liefert je nach Einstellung 96 und 116 PS und wiegt 30 kg weniger als sein Bruder mit 2,8 l Hubraum. Die Wartungsintervalle entsprechen neuestem Motorenbau: Ölwechsel alle 40.000 km, Zahnriemen alle 240.000 km, Keilriemen (Poly-V) alle 120.000 km. Der Motor ist ins elektronische System eingebunden und diagnosefähig.

Dass er laut Ankündigung leiser sein soll als sein Vorgänger, der als akustisches Rauhbein bekannt war, davon können wir bei einer Ausstattung mit Common-Rail-Einspritzung ausgehen. Im Test zeigte sich das Geräuschverhalten dieses kleinen Daily-Motors dennoch verbesserungswürdig. Mit 75 dB(A) bei 120 km/h



Abgespeckt und zugelegt

Ein neuer kleiner Vierzylinder für den Daily: Das macht den stets an zuviel Hüftspeck leidenden Daily wieder als 3,5-Tonner interessant. Wendig, flott und sparsam ist er. Und dazu billig, manchmal zu billig.

Geht es um das Verhältnis Nutzlast zu Leergewicht, hatte der Daily bislang insbesondere als 3,5-Tonner einen schweren Stand. Er basiert ja nicht – wie die Konkurrenz – auf einer selbsttragenden Karosserie, sondern baut auf einen Stahl-Leiterrahmen auf, wie wir ihn vom LKW her kennen. Die Konstruktion Daily gilt als robust, zuverlässig und unempfindlich gegenüber gelegentlichen

„Ausladungsspitzen“. Der schwere Rahmen war aber nicht die einzige Hypothek. Die andere war bislang das Motorenangebot. Zwar gab es Einstellungen mit 90, 105, 125 und 146 PS. Aber anders als die Konkurrenz, die weniger Leistung selbstverständlich mit kleineren und leichteren Motoren erzeugt, gab es für den Daily in den genannten Leistungsstufen nur einen einzigen Motor: Den 2,8 l großen „So-

zeigt das Messgerät zwar keinen besonders hohen Wert an, subjektiv empfindet man die hohen Frequenzen, die der Motor abstrahlt, aber als störend. Windgeräusche von der A-Säule kommen im hohen Geschwindigkeitsbereich noch hinzu.

Im neuen Fiat Ducato ist der gleiche Motor mit einer etwas anderen Charakteristik quer eingebaut, was eigent- ➤

TEST Iveco Daily 2,3 HPI

lich die akustisch problematischere Variante ist. Dennoch ist die längs eingebaute Variante im heckangetriebenen Daily subjektiv deutlich lauter. Ein Blick unter die Haube bestätigt unsere Vermutung: So gut wie keine Dämmung findet sich Motorraum. Da braucht man sich nicht zu wundern. Ein Common-Rail-Motor liefert zwar deutlich reduziertes Verbrennungsgeräusch. Aber deswegen gleich ganz auf jede Dämmung zu verzichten ...

Iveco legte bei der Leistungseinstellung des Motors viel Wert auf Konstantleistung im oberen Viertel des Drehzahlbandes. Deshalb zeigt die Leistungskurve von 3.100 bis 3.900 Touren ein Plateau, das mit 85 kW oder 116 PS der Nennleistung entspricht. Der gleiche Motor im Ducato leistet hier mit 80 kW oder 109 PS deutlich weniger. Zu niedrigeren Drehzahlen hin nähern sich die beiden an. Im

langsamen Bereich von 1.200 bis 1.500 Touren ist die Fiat-Einstellung sogar etwas kräftiger, was bei Ortsdurchfahrten im höchsten Gang auch an etwas weniger Vibration und runderem Lauf zu spüren ist.

Der Vergleich Daily zu Ducato ist übrigens naheliegender als die unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte zunächst vermuten lassen. Beide konkurrieren zum Beispiel direkt im Kurier- und Paketdienst. Hier gilt der Ducato als die preiswertere Alternative zum erwachseneren und mechanisch robusteren Daily.

Der Daily ist „vom Kreuz her“ also der Stärkere. Und was im Test immer wieder positiv auffällt: Er ist auch der deutlich Wendigere. Bei vergleichbarer Größe benötigen ein Hecktriebler wie der Daily nur 12,4, Sprinter, LT oder Transit nur rund 12,8 m Wendekreis, der Front-



Der 2,3 l große Vierzylinder mit 116 PS verbrauchte mit gesamt 10,5 l/100 km erfreulich wenig.

triebler dagegen mehr als 14 m. Grund dafür ist der geringere maximale Lenkeinschlag des Fronttrieblers. Das auffallend gute Verhältnis des Daily zwischen

Preiswert und gut: die Palmtop-Lösung



Noch vor zwei Jahren präsentierte Iveco den Prototyp eines Telematik-Systems für den Daily. „Info-Daily“ hieß das Baby damals und bezeichnete eine Telematik-Einheit, die mit hohem Aufwand komplett ins Armaturenbrett integriert worden war. Das sah gut aus und konnte mit Navigation, Ortung, dem Austausch von Textnachrichten und Kundenadressen schon viel. Doch das System war in dieser Bauform offenbar zu teuer. Denn wie schon anderen Hersteller auch, kam nun Iveco die Erkenntnis, dass es leistungsfähige, ins Cockpit integrierbare Computer längst gibt – in Form des handelsüblichen Palmtop. Als „Compu-Daily“ zieht nun ein solcher Palmtop, gefüttert mit entsprechender Iveco-Software im Daily als vollwertiges Navi-

Sah beeindruckend aus, war aber viel zu kompliziert und wahrscheinlich auch zu teuer: Der „Info-Daily“-Prototyp mit vielen Tasten und integriertem Bildschirm.

(Bild rechts) Schlanker, billiger und überall verfügbar: „Compu-Daily“ nutzt einen Palmtop als Hardware für Navigation und Telematik-Anwendungen.

gations- und Telematiksystem ein. Mit folgenden Funktionen:

- GMS-Telefon und SMS-Messenger
- Barcodeleser
- Navigationssystem mit Sprachausgabe über eigenen Lautsprecher
- Tripcomputer
- Data-Monitor (Aufzeichnung und Aufbereitung von fahrzeugspezifischen Verschleißdaten)

Damit ist es also beispielsweise im Keps-Einsatz möglich, eine neue Zieladresse zu übermitteln, per Navigation schnell und sicher dorthin zu finden und per Barcode-Leser ein Paket ein- oder auszulesen. Die Zentrale weiß über Ortungsfunktionen stets über den Standort des Fahrzeugs und der einzelnen Ladungen Bescheid. Der Anschluss einer Navigations-Maus mit integrierter Antenne und Rechner ist dabei Voraussetzung für eine funktionierende Navigation, der Anschluss an das Diagnose Netz und den Can-Bus liefert Daten für den Trip-Computer und das Monitoring von Verschleißdaten für die Zentrale. Bedient man sich als Speichermedium für die Navigationskarte nicht der begrenzten Flash-Karte sondern arbeitet mit einem IBM-Microdrive-Laufwerk, kann man sich sogar das gesamte Kartenmaterial für die Navigation im Gerät bereitstellen. Andernfalls sind nur bestimmte Regionen oder Einsatzgebiete als Landkarte speicherbar. Erstaunlich: Nach ersten Testfahrten können wir feststellen, dass die gesprochenen Abbiegehinweise über den kleinen, im Palmtop integrierten Lautsprecher, trotz Motorenlärms gut zu verstehen waren. Auch die Kartendarstellung ist gelungen.

ROD

MESSWERTE

(Testgewicht 2.800 kg)

VERBRAUCH		
Strecke (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	Geschwindigkeit Ø
flache Landstraße	9,8	79,1
schwierige Landstraße	9,6	81,0
Landstraße gesamt	9,7	80,6
hügelige Autobahn*	11,0	119,6
Gesamtstrecke	10,5	100,9
FAHRLEISTUNGEN/MOTORGERÄUSCH		
Testberg A (9 %, bei Pfahldorf)	Ø-Geschwindigkeit: 77,2 km/h; niedrigste Geschwindigkeit: 74 km/h im 4. Gang	
Kindinger Berg (4,5 km)	Ø-Geschwindigkeit: 118,3 km/h	
Motorgeräusch	75 dB(A) bei 120 km/h	

(* A9 zwischen Altmühltal und Pfaffenhofen, beide Richtungen)

relativ geringem Radstand bei gleichzeitig hoher maximaler Ladelänge generiert freilich einen ziemlich großen hinteren Überhang, der beim engen Rangieren zu berücksichtigen ist.

Mit seiner auf hohe Schnellfahr-Elastizität ausgerichteten Leistungskurve absolvierte der Daily die Autobahn mit weniger Anstrengung als der Ducato. Um unseren 120er-Schnitt zu halten, ist es sinnvoll, nach Tacho 130 zu fahren. Und das fällt mit dem Daily leichter, weil er in diesem Bereich die größeren Leistungsreserven hat. Der Preis für das entspanntere Fahren ist ein Mehrverbrauch gegenüber dem Ducato (10,5 l/100 km) von rund einem halben Liter, bei allerdings wesentlich besserem Gesamtschnitt von 119,6 km/h zu 116,4 km/h (Ducato); bei exakt gleichem Gewicht, versteht sich. Ein weiterer Grund für den Mehrverbrauch des Daily ist sicher auch dessen Gesamthöhe. Der Daily ist mit Hochdach rund 20 cm höher als der Ducato.

Federung und Fahrstabilität des 3,5-Tonner Ducato gingen insgesamt in Ordnung, wenn da nicht die vordere Querblatt-Feder wäre. Mercedes-Benz und VW fingen damit an, Iveco zog - zumindest für die leichten Modelle bis 3,5 Tonnen - nach. Der Verzicht auf die bewährten, bestens abgestimmten Drehstabfedern, verschlechtert die Wankstabilität spürbar.

Wer das Fahrwerk des Daily vor dem Wechsel kannte, ist hier enttäuscht. Aber die Querblattfeder ist halt deutlich günstiger als zwei Drehstäbe. Wenigstens hat Iveco die Drehstabfedern für die schwereren 5- und 6,5-Tonner beibehalten. Davon abgesehen ist das Fahrverhalten ta-



Die Schiebetür öffnet hoch und weit, der Einstieg mit Stufe ist problemlos.

dello: Die Sitze sind straff gepolstert und bieten guten Komfort. Die Lenkung ist einigermaßen fühlig und direkt, die Schaltung leichtgängig und exakt geführt. Neu ist, dass bei diesem ZF-Fünfgang-Getriebe nun auch der Rückwärtsgang synchronisiert ist - in der Tat gelingt der Wechsel vom 1. Gang in den Rückwärtsgang nun leichter und geräuschfrei. Der Schaltknüppel (wie immer ein wenig zu klein im Knauf) ist ideal platziert: Man kann quasi aus dem Handgelenk schalten, und der Durchstieg bleibt trotzdem frei. Es geht also auch ohne Joystick im Armaturenbrett. Was wir in unse- ➤



Das Reserverad kann auch unterm Boden Platz finden. Gut: die bis zur Gürtellinie kräftig ausgesteiften Seitenwände.



Die Hinterachse: Einfach blattgefedert. Auch ohne Stabgute Wankstabilität.

TEST Iveco Daily 2,3 HPI

rem, in Italien zugelassenen Testwagen vermissen, ist ein Tempomat. Kleiner Trost: In den Daily-Versionen für den deutschen Markt ist er laut Preisliste serienmäßig enthalten.

Ein trübes Kapitel im Daily sind die Armaturen: Zuerst schwarze Zahlen auf weißem Grund, dann hat man das umgekehrt – geholfen hat es alles nichts. Was wohl Alfa-Stil vermitteln sollte, geriet letztlich zu einem Sammelsurium spiegelnder, unübersichtlicher Instrumente. Höhepunkt ist hier zweifelsohne das kleine Digitaldisplay, das in einem wilden Zahlendurcheinander Kilometerstände und Außentemperatur enträtseln lässt.

Auch die Materialien des Armaturenbretts geben wenig Grund zur Freude: Schwarzes, hartes, glänzendes Plastik. Ein vernünftiger, Fast-Food-tauglicher Becherhalter? Fehlanzeige. Die Designer dieses Armaturenbrett-Unfalls müsste man mit ihrem Produkt mal eine Woche auf Tour schicken, vielleicht würden sie dann verstehen.



Uhren und Armaturenbrett sind nicht gerade das, was man funktionell und anmutig nennt: die Armaturen spiegeln, billiges, schwarzes Plastik, kein Becherhalter

Leichter Einstieg auch am Fahrerplatz, sehr gute Sitzposition und Sicht.

Den Verdacht, dass das S beim Daily 35 S 12 für „Sparversion“ stehen könnte und nicht nur für den einzelbereiften 3,5-Tonner, erhärten ein paar weitere Details: Bei den an sich gut platzierten



Außenspiegeln zum Beispiel sind die kleinen Panoramaspiegel fest auf den Träger geklebt. Fiat macht das besser: Hier sind die selben Spiegel sogar von innen elektrisch verstellbar. Oder die hin-

tere Trittstufe: Ein billiges Plastikbrett, befestigt an dünnen Blechhaltern, das Ganze starr statt federnd befestigt. Bei der ersten Feindberührung verabschiedet sich diese Konstruktion verschämt unters Chassis.

Der Laderaum mit seiner guten Zugänglichkeit und den großen Türen stimmt dagegen wieder versöhnlich: Zwar nimmt das Reserverad im Heck viel Platz weg, auf der anderen Seite ist es so aber im Pannenfall bestens erreichbar. Für 150 Euro Aufpreis lässt es sich auch unter dem Boden befestigen. Auffallend: Vom Boden bis zur Gürtellinie sind die Seitenwände noch einmal mit einem extra Blechrahmen verstärkt. Das bringt neben dem solide wirkenden Stahl-Hochdach nicht nur ein Plus an Steifigkeit für die gesamte Zelle, auch nach innen macht diese Konstruktion einen sehr stabilen Eindruck. Die Laderaumverkleidung, die Iveco gegen 120 Euro Aufpreis anbietet, deckt leider nur den Bereich bis zur Gürtellinie ab. Wichtigste Erkenntnis

Völlig ausreichend: Selbst bei hohem Autobahnanteil kommt der neue 2,3-l-Motor im Daily prima mit den 3,5 t zurecht.

nach diesem Test: Es muss nicht immer die um 800 Euro teurere 146-PS-Maschine sein. Selbst bei hohem Autobahnanteil kommt der neue 2,3-l-Motor prima mit den 3,5 t zurecht. Die Triebstrangabstimmung ist ein guter Kompromiss zwischen Antrittsstärke, Elastizität und Verbrauch. Ein Sechsgang-Getriebe vermisst man nicht. Lobenswert: Die Serienausstattung beinhaltet einen Tempomat, die Anmutung insbesondere der Armaturenbrett-Materialien wirkt allerdings billig. In Sachen Motorraumdämmung sollte Iveco wenigstens das Minimum nachrüsten.

Mit rund 25.000 Euro ist der Daily kaum teurer als die frontangetriebene Konkurrenz und deutlich günstiger als die direkten Konkurrenten mit Heckantrieb. Für das Geld bekommt man einen Transporter mit einem etwas traurig anmutenden Plastik-Cockpit, dem es aber zum Beispiel nicht an einem Tempomat fehlt. Dazu gibt es einen leichten, kräftigen und dabei sparsamen Motor, den fahrdynamisch unproblematischen Heckantrieb und eine konkurrenzlose Anhängelast von 2.400 kg. Eine Differenzialsperre als Traktionshilfe kostet 560 Euro Aufpreis.

Was die Nutzlast angeht, rückt der Daily, abgespeckt und um etliche Kilo nun leichter, näher an die Konkurrenz. Es sind nur noch gut 100 kg Mehrgewicht, die er weniger an Nutzlast bieten kann. Vergleichsweise sind das „Peanuts“, wirft man seine Unempfindlichkeit gegen Überladung, seine Robustheit und Langlebigkeit in die Waagschale.

ROBERT DOMINA