

Äußerlich ist der Daily fast ganz der Alte. Doch unter dem seit fünf Jahren bekannten Blech ziehen neue Motoren den Daily auch als stämmigen 6,5-Tonner vorwärts.



Bella macchina

Feuriges italienisches Temperament, bullige Durchzugskraft und feine Technik: Der Daily hat neue Motoren bekommen – und was für welche.

35 C 14 HPI

HPI, Erkennungsmerkmal in gelber Schrift der Daily-Maschine mit 100 kW (136 PS) und 340 Nm Drehmoment

Mit etwa sechs, sieben Prozent schraubt sich die deftige dreispurige Autobahnsteigung in die Höhe, die der zu zwei Dritteln ausgeladene Iveco Daily soeben hinaufstampft. Rechterhand brechen schwere LKW ein, in der Mitte gehen erste Transporter in die Knie, auch schlecht motorisierte oder schlecht gefahrene PKW. Also Blinker links, nichts wie ab auf die Spur für die Starken und für die, die es eilig haben. Mühelos reiht sich der Daily ganz links ein, mühelos hält er mit. Mit dem hier er-

laubten Tempo von 110 km/h fuhr der Iveco in den Berg hinein, und mit Tempo 110 fährt er oben wieder heraus. Der 35 C 17 widersteht derlei Steigungsattacken so souverän wie der vielbeinige Abwehrriegel der italienischen Fußball-Nationalmannschaft den Angriffsversuchen gegenrischer Stürmer.

Kein Wunder, arbeitet unter der Daily-Haube doch ein funkelnagelneuer bärenstarker Motor, als 3.0 HPT bezeichnet. Eine bella macchina, eine tolle Maschine: Die Leistung von 122 kW (166 PS) mar-

kiert einen neuen Rekord in der Daily-Liga. Dies gilt genauso für das maximale Drehmoment von 375 Nm. Indes, diese Zahl ist nur die halbe Wahrheit: Die beste Durchzugskraft steht hier konstant von 1.250 bis 3.070 Touren zur Verfügung. Dank dieses breiten Drehzahlfelds und des Sechsganggetriebes sind die enormen Kräfte der Maschine bei Bedarf jederzeit zuverlässig abrufbereit. Zum Beispiel an der eingangs genannten deftigen Autobahnsteigung in den französischen Seealpen, ebenso im Anhängerbetrieb, in der Baustelle.

Ein starker Typ, dieser Daily. Und doch kein Grobian. Wie bei so manchem Muskelmann steckt hinter dickem Bizeps ein sanftes Gemüt. Da schlägt nicht bei irgendeiner Drehzahl der Turbohammer

Der großvolumige Vierzylinder kennt beim Herantasten an seine Leistungsgrenzen praktisch keine Vibrationen, dröhnt auch nicht. Er zeigt eine Laufkultur, so sahnig und cremig wie italienisches Eis.



Agile steht für das neue automatisierte Getriebe.

Der Begriff „Agile“ klingt, italienisch ausgesprochen (*adschile*), so richtig watteweich: Agile heißt das automatisierte Getriebe für den Daily, zunächst nur in Verbindung mit dem kleinen Diesel mit 2,3 Liter Hubraum zu bekommen. Der Wählhebel sitzt dann im Armaturenbrett, manuelle Eingriffe sind durch Antippen jederzeit möglich. Hinaufschalten klappt wie bei Sprintshift im Mercedes Sprinter durch kurzes Heranziehen des Hebels, hinunter geht's durch einen Druck nach vorn – es lässt sich diskutieren, ob's umgekehrt nicht logischer wäre, alles Gewohnheitssache. Entwickelt worden ist die Angelegenheit von ZF, dort kommt schließlich das Getriebe her. Gemeinsam haben Iveco und ZF nicht nur die Schaltmimik, sondern auch eine durchschnittliche Schaltzeit von 0,9 Sekunden festgelegt. Das ist fix genug für zügige Fahrweise und komfortabler als schnelles Schalten mit den unvermeidlichen

Agile: der Daily mit Automatik

Schaltrucken – Agile schaltet in den meisten Fällen sehr weich. Beim Herunterschalten erleichtert eine dosierte Prise Zwischengas den Schaltvorgang, Agile kriegt das ganz prima hin. Jedoch fällt speziell beim Heranrollen an Ampeln und Stoppstellen ein deutlich hör- und spürbares Durchschalten aller Gänge auf.

Gut: Auch im Automatikmodus informiert eine große Anzeige im Armaturenbrett jederzeit über den gerade eingelegten Gang. Minus: Agile schaltet mitunter etwas spät hinauf, vertraut wohl nicht so recht den Motorkräften. Auch fehlt ein spürbarer Druckpunkt für

das Herunterschalten per Kickdown zur vollen Beschleunigung. Das klappt ab 90 Prozent Gaspedalstellung, doch wo sind die 90 Prozent?

Der Preis für Agile dürfte sich bei etwa 1.000 Euro einpendeln, er ist weit gehend durch vergleichbare Systeme anderer Hersteller definiert. Die Iveco verspricht mit Agile einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch und eine längere Haltbarkeit des Antriebstrangs. Etwa ab Sommer kommenden Jahres wird es auch die starken Daily mit Dreiliter-Triebwerk mit Agile geben. Zeit genug für die Ingenieure, die kleinen Ungereimtheiten auszuräumen.



In Verbindung mit dem automatisierten Getriebe rutscht der Wählhebel ins Armaturenbrett.

zu, die Kraftentfaltung ist gleichmäßig und souverän. Einfach aufs Gas treten, der Daily macht das schon. Das funktioniert bei 1.000 Umdrehungen, bei 2.000 und 3.000, zur Not auch bei 4.000 Touren. Denn zwar liegt die Nenndrehzahl mit 3.500/min auf niedrigem Niveau, doch erst bei gut 4.000 Umdrehungen regelt die Maschine ab – entsprechend breit ist das nutzbare Drehzahlband. Und er-

staunlich: Der großvolumige Vierzylinder kennt beim Herantasten an seine Leistungsgrenzen praktisch keine Vibrationen, dröhnt auch nicht. Er zeigt eine Laufkultur, so sahnig und cremig wie feinstes italienisches Eis.

Dabei stammen seine Eltern aus der Schweiz. Dort, in Arbon am Südufer des Bodensees, arbeiten auf dem früheren Terrain des verblichenen Schweizer Nutz-

fahrzeugherstellers Saurer unter der Leitung von Rudolf Ellensohn die Entwickler, die für alle aktuellen Iveco-Triebwerke verantwortlich zeichnen.

Saurer-Motoren waren immer vom Feinsten, jetzt sind es die Iveco-Maschinen. Siehe 3.0 HPT: langhubige Auslegung für hohes Drehmoment, Common-Rail-Direkteinspritzung mit bis zu 1.800 Einspritzdruck, vier Ventile pro Zylinder,



(links) Ein sanftes Lächeln im Kühlergrill, Blinker gläser weiß statt orange – der neue Daily-Jahrgang kommt unauffällig daher.

(rechts) Unter der Motorhaube schlägt ein kraftvolles Herz: Der neue 3.0 HPT schlägt in Leistung und Drehmoment alle Wettbewerber aus dem Feld.

zwei oben liegende Nockenwellen, angetrieben von einer Steuerkette mit 350.000 km Lebensdauer, Ladeluftkühler, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie – nichts fehlt, was einen hochmodernen Dieselmotor auszeichnet. Ein Zweimassen-Schwungrad ist auch an Bord, das zu-

Hinter vorgehaltener Hand ist die Rede davon, dass 166 PS und 380 Nm nicht das Ende bedeuten.

verlässig eventuelle Vibrationen dämpft. In Kraftentfaltung und Laufkultur setzt das neue Triebwerk Maßstäbe. Und die Entwickler haben noch nicht alle Karten aufgedeckt: Hinter vorgehaltener Hand ist die Rede davon, dass 122 kW (166 PS) und 380 Nm nicht das Ende bedeuten. Man kann das Feuer wohl noch ein wenig schüren, das da entfacht worden ist und schon jetzt kräftig lodert.

Leistung und Laufkultur sind eine Seite der in der sanft-südlicher Sonne hübsch blinkenden Medaille, Wirtschaftlichkeit ist mitunter die Kehrseite. Hier nicht:

Wenn die Steuerkette schon 350.000 Kilometer hält, dann wird's wohl in der Regel auch der ganze Motor, der da in Marsch gesetzt wird. Ein Ölwechsel nur alle 40.000 Kilometer ist auch ein Wort. Unterstrichen von einer empfohlenen Ölkontrolle nur noch alle 10.000 Kilometer. Füttern verboten, so lautet hier wohl das Motto. Der Luftfilter hält unter üblichen Bedingungen 80.000, der Kraftstofffilter gar 120.000 Kilometer. Das alles spricht für Zuverlässigkeit wie bei Schumachers Ferrari. Der kennt kaum Pannen und nur wenig Boxenstopps – so wird man Weltmeister.

Und da der Motor auch deutlich dezentler und leiser als bisher arbeitet, könnte man ihn also nach dem Erwerb eines Daily fast vergessen, wären da nicht gelegentliche Besuche an Tankstellen. Auch hier soll sich der Daily rar machen: Acht bis zehn Prozent weniger Spritverbrauch als beim Vorgänger, so verspricht Iveco. Wenn's stimmt, dann kann man in Zukunft nicht mal mehr den arg kleinen 70-Liter-Serientank der leichteren Varianten kritisieren.

Ein tolles Ding, die neue Maschine, doch die enormen Kräfte entfalten sich kontrolliert, Raserei ist unerwünscht: Zwar verzichtet die Iveco auf einen Geschwindigkeitsbegrenzer, doch auch mit längster Achsübersetzung ist bei Tempo 164 Schluss. Das sollte genügen, und falls diese Geschwindigkeit zu hoch sein soll-

Dieselmotoren Iveco Daily neu und alt

Motor	3.0 HPI, 136 PS • 3.0 HPT, 166 PS	8140.43, 146 PS
Bauart	Turbodiesel-Direkteinspritzer, Ladeluftkühlung, Turbolader mit Wastegate-Ventil (HPI) oder variabler Turbinengeometrie (HPT), Common Rail, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, angetrieben mit Kette, Zweimassen-Schwungrad	Turbodiesel-Direkteinspritzer, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Common Rail, 2 Ventile pro Zylinder, eine oben liegende Nockenwelle, angetrieben mit Zahnriemen
Zylinder	4	4
Hubraum, cm³	2.997	2.798
Bohrung/Hub, mm	95,8/104	81,0/95,5
Leistung, kW (PS)/min	100 (136)/3.000-3.500 122 (166)/3.000-3.500	108 (146)/3.600
max. Drehmoment, Nm/min	340/1.400-2.800 380/1.250-3.070	320/1.500

Was sonst noch kommt: weitere Motoren und ESP

Mit der Einführung der neuen Dreiliter-Maschinen ist noch lange nicht Schluss: Ab Frühjahr kommenden Jahres sind sie nicht nur für die C-Varianten mit Zwillingsbereifung zu haben, sondern auch für die auf 3,5 Tonnen Gesamtgewicht spezialisierte S-Ausgabe des Daily. Dafür jedoch ist erst eine andere Hinterachse notwendig. Die leichteren Daily sind dann mit einer weiteren Maschine zu bekommen: Das 2,3-Liter große Aggregat leistet auf Wunsch dann ebenfalls 100 kW (136 PS) wie der 3.0 HPI. Das maximale Drehmoment dürfte sich auf etwa 300 Nm belaufen. Hintergrund: Der kleinere Motor ist etwa 40 kg leichter als die große Maschine, eignet sich deshalb besonders für gewichtsempfindliche Varianten, die

nicht über die Schwelle von 3,5 Tonnen hinausragen sollen.

Zurzeit noch Zukunftsmusik ist eine nochmals stärkere Variante des 3.0 HPT. Wie wär's mit 137 kW (186 PS) und einem maximalen Drehmoment von 420 Nm? Iveco-Motoren sind inzwischen für hohe Literleistungen gut, bei 3.0 HPT ist noch Luft drin. Starke Transporter verlangen nach besonderen Sicherheitsmaßnahmen, speziell Hecktriebler wie der Daily. Die elektronische Stabilitätsregelung ESP verhindert gefährliches Übersteuern (Schleudern) und zwingt das Auto auf den Pfad der Tugend. Ab Februar kommenden Jahres gibt es den Daily bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht als Kastenwagen mit ESP. Ob serienmäßig oder nur

gegen Aufpreis, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Die Kombination von ESP mit dem automatisierten Schaltgetriebe Agile enthält dann einen so genannten Hillholder. Der hält keine Hügel, sondern den Daily an Hügeln: Beim Loslassen des Bremspedals wird der Bremsdruck noch kurze Zeit konstant gehalten, damit der Transporter beim Anfahren am Berg ohne Betätigung der Handbremse nicht zurückrollt. Ohnehin verfügen bereits jetzt alle Iveco Daily serienmäßig über Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und einen Airbag für den Fahrer. In Entwicklung sind unter anderem Windowbags, die sich bei einem Seitenaufprall wie ein Vorhang vor die Seitenfenster legen.

te: Die Preisliste enthält den Posten eines programmierbaren Begrenzers. Kostet 120 Euro, die sich bezahlt machen, zumal dieser Daily dann immer noch die Berge so schnell hinaufläuft, wie andere Transporter hinunter. Wie es sich für ein or-

dentliches Nutzfahrzeug mit Hinterradantrieb gehört, stehen überdies mehrere Achsübersetzungen zwischen 3,31 und 4,30 zur Wahl. Einschließlich der diversen Radstände und Aufbauvarianten rückt der ganz persönliche Daily recht na-

he. Zu ihm gehört in jedem Fall ein ZF-Sechsganggetriebe des Typs S6-380. Im Vergleich zu Vorgängermodell haben die Ingenieure, praktischerweise in Friedrichshafen am Bodensee gleich gegenüber den Iveco-Motorentwicklern ansäs-

Redaktions-Service

Fragen zu Artikeln, Leserbrief
 Angelika Wirbs, Telefon (0 21 51)
 51 00-1 17 Fax 51 00-1 01
 E-Mail: angelika.wirbs@stuenings.de

Anzeigen-Service

Fragen zu Preisen, Mediadaten,
 Anzeigenannahme

KFZ-Anzeiger

- **Geschäftsanzeigen**
 Manfred Schenk
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 23
 Cornelia Assem, Telefon 51 00-1 26
 Fax 51 00-1 01
 - **Kleinanzeigen**
 Sieglinde Maruzik
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 20
 Fax 51 00-1 01
 - **Regionalanzeigen**
 Frank Schürhoff
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 21
 Fax 51 00-1 01
- E-Mail: kfz-anzeiger@stuenings.de

Bus-Fahrt Technik + Touristik

Michaela Schmitz
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 10 und -1 11
 Fax 51 00-1 05
 E-Mail: bus-fahrt@stuenings.de

Mot-Bau und NFZ-Werkstatt

Cornelia Assem
 Telefon (0 21 51) 51 00-126
 Fax 51 00-1 01
 E-Mail: mot-bau@stuenings.de
 E-Mail: nfz-werkstatt@stuenings.de

Abonnenten-Service

Abonnements, Adressänderungen,
 Nachbestellungen von Ausgaben
 Maria Marx, Telefon (0 21 51) 51 00-1 65
 Fax 51 00-1 05
 E-Mail: medien@stuenings.de

Sonderdrucke

Beratung und Durchführung
 Markus Kutschera
 Telefon (0 21 51) 51 00-138
 Fax 51 00-2 05
 E-Mail: neue_medien@stuenings.de

Internet

Beratung, Preise, Durchführung
 Markus Kutschera
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 38
 Fax 51 00-2 05
 E-Mail: neue_medien@stuenings.de

Verlagsanschrift

Stünings Medien GmbH
 Postfach 10 21 55
 47721 Krefeld, Deutschland
 Dießener Bruch 167 · 47805 Krefeld
 Telefon Zentrale: (0 21 51) 51 00-0
 E-Mail: medien@stuenings.de
 Internet: www.stuenings.de



FAHRBERICHT Iveco Daily HPT/HPI



Ein echter Schnelltransporter: Der Daily rennt jetzt bis zu 164 km/h schnell und ebnet mit seinem bärenstarken Diesel alle Berge ein.

sig, das Aggregat kräftig überarbeitet. Es ist leichter, trägt die hohen Motorkräfte und übersetzt sie mit einer großen Spreizung von 5,38 im ersten Gang bis

Der Daily 2005 überzeugt vor allem mit seinen inneren Werten. Angeberei hat er gar nicht nötig.

0,79 in der höchsten Schaltstufe so, dass vom Anfahren am Berg mit beladenem Anhänger bis zur schnellen Autobahnkreuzfahrt alles sinnvoll abgedeckt ist. Der Schalthebel ragt unverändert aus

dem Kabinenboden, die Schaltung selbst jedoch hat sich verändert: Bisher mitunter als hakelig und etwas sperrig empfunden, flutschen die Gänge jetzt viel leichter und präziser hinein – dafür zeichnet eine neue Synchronisation verantwortlich.

Bei aller Begeisterung für die neue Maschine, nicht jeder sucht nach einem Höchstleistungs-Transporter als Siegfahrzeug für den Giro d'Italia der Transporter. Darf's ein Hochleistungsmotor sein, allemal gut zum Gewinn etwas kürzerer, jedoch ebenfalls anspruchsvoller Klassiker wie Mailand-San Remo? Dann kommt der Daily 3.0 HPI gerade recht. Er ist in seinen Grundzügen mit Maestro HPT komplett identisch, verzichtet jedoch auf einen Lader mit variabler Geometrie.



Das nutzbare Drehzahlfeld ist breit angelegt, besonders wirtschaftlich ackert der Diesel zwischen 1.500 und 2.750 Touren.

Der Iveco Daily und seine Wettbewerber: die stärksten 3,5-Tonner*

Modell	Zyl./Hubraum cm³	Bohrung/Hub	Leistung kW (PS)/min	spez. Leistung kW (PS)/Liter
Fiat Ducato/ Citroën Jumper/ Peugeot Boxer	4/2.798	94,4/100	107 (146)/3.600	38 (52)
Ford Transit	4/2.402	89,9/94,6	101 (137)/3.500	42 (57)
Iveco Daily	4/2.997	95,8/104	100 (136)/3.000-3.500	33 (45)
Iveco Daily	4/2.997	95,8/104	122 (166)/3.000-3.500	41 (55)
Mercedes Sprinter	4/2.148	88/88,3	95 (129)/3.800	44 (60)
Mercedes Sprinter	5/2.686	88/88,3	115 (156)/3.800	43 (58)
Renault Master/ Opel Movano/ Nissan Interstar	4/2.953	96/102	100 (136)/3.600	34 (46)
Renault Master Maxi/ Mascott	4/2.953	96/102	115 (156)/3.600	39 (53)
VW LT	4/2.799	93/103	116 (158)/3.500	41 (56)

*Motoren ab 95 kW (129 PS) Leistung und 300 Nm Drehmoment

Macht 100 kW (136 PS) und 340 Nm bei 1.400 bis 2.800 Umdrehungen – also ebenfalls einer der kraftvollsten Transportermotoren in der Daily-Klasse.

Woran aber sind die neuen starken Daily zu erkennen, außer daran, dass man sie auf der Straße nur von hinten sieht? Ein Iveco Daily Modelljahrgang 2005 unterscheidet sich optisch nur marginal vom Vorgänger. Die Blinkergräser sind jetzt in Weiß statt in Orange gehalten, das Gesicht mit dem schmalen Kühlergrill zeigt ein leichtes selbstbewusstes Lächeln, erinnert mit Querrippe und angedeuteter V-Optik ein wenig an den großen Iveco Stralis.

Neue Farben gibt es, falls dies denn wichtig sein sollte. Und eine Manschette aus grauem Kunststoff rund um die bisher offene, rustikale Umlenkmechanik

des Handbremshebels, die noch aus dem Ur-Daily stammt.

Der Daily 2005 überzeugt vor allem mit inneren Werten. Der neue Souverän unter den Transportern kann sich sogar ein dezentes Typenschild leisten, auf dem nur klein in Gelb die drei Buchstaben HPI für den zweitstärksten Motor leuchten, für den die Formulierung „schwächerer Motor“ nicht angemessen wäre. Kaum

auffälliger brennen sich die drei orange-farbigen Buchstaben HPT für die Top-Maschine ein, die Farbe Rot hält man noch zurück.

Der Daily mit seiner neuen Motorisierung hat Angeberei eben nicht nötig, auch ein feiner Barolo oder Barbera benötigt schließlich keine auffällige Designer-Flasche oder ein grelles Etikett.

RANDOLF UNRUH



HPT, das neue Kürzel in Orange für einen Supermotor mit 122 kW (166 PS) und ein enorm bulliges Drehmoment von 380 Nm.