



Iveco Daily 55 S 18 W 4x4

Nutzlaststark als 5,5-Tonner –
der Allrad-Daily packt legal mehr
als zwei Tonnen.

Ein starkes Stück

Mit permanentem Allradantrieb und zwei robusten Starrachsen mutiert der Großserientransporter Daily zum Spezialisten für grobe und spezielle Einsätze.

Vor allem die männlichen Passanten verdrehen ihre Köpfe – das gab es ja noch nie: ein Daily, der Aufsehen erregt, und das nicht zu knapp – hochbeinig und vierschötig wie ein Unimog und rabenschwarz mit All-Blacks-Tattoo kommt der kleine Iveco daher, erinnert an einen Monster-Truck aus dem Fernsehen.

Doch mit dem Plattmachen von Auto-wracks hat der stämmige Daily nichts am Hut. Er soll vielmehr als seriöse Allzweckwaffe im kommunalen Dienst oder Galabau gegen den Unimog antreten und als talentierter Geländegänger schlecht zugängliche Reviere versorgen.

Fürs Grobe. Mit Halbheiten geben sich die Iveco-Techniker bei ihrem 4x4-Transporter nicht ab. An den Daily erinnert nur das Fahrerhaus, das rustikale Fahrwerk mit zwei massiven Starrachsen an langen Parabelfedern ist eine Neuentwicklung. Als Basis dient ein Leiterraum aus fünf Millimeter Spezialstahl, Rohrquerträger versteifen die Konstruktion. Der Allrad-Daily rollt auf Pneus von stattlichem Umfang, für den Geländeeritt ist er mit grobstolligen Michelin XZR-Walzen im Format 255/100 R 16 besohlt. Das alles macht das Fahrgestell nicht eben leicht. Wer mit dem 110 km/h schnellen 3,5-Tonner liebäugelt, sollte um die eher geringe

Nutzlast wissen. Mit Aufbau stemmt er legal weniger als eine Tonne – hier schlagen die gesetzlichen Gewichtslimits durch. Eine vorzügliche Gewichtsbilanz hat dagegen der 5,5-Tonner vorzuweisen – mehr als zwei Tonnen kann er laden und hat mit Blick auf die Achslasten noch reichlich Reserven. Die braucht er auch, wenn er vorne einen Schneepflug oder hinten einen Streuer trägt.

Die nötige Hydraulik wird über den Nebenantrieb bedient, der Allrad-Daily tritt hier in deutlich größere Fußstapfen. Hinter der Kabine sitzt eine kompakte Kippbrücke aus Alu, die der Aufbauer Saxas aus Werdau beisteuert – wie der

Test zeigt, packt sie mehr, als der Daily tragen darf.

Wer sich mit dem Unimog messen möchte, muss sich auch auf Pfade abseits der Straßen wagen. Hier läuft der hohe Daily zu großer Form auf – sowohl leer als auch beladen. Extreme Steilstücke schafft er vorzugsweise mit Leerlaufdrehzahl – die Geländeübersetzung reduziert die Geschwindigkeit auf das Minimum, erhöht aber das zur Verfügung stehende Drehmoment um mehr als das Dreifache. Experten raten dann, dem Gaspedal fernzubleiben und den Motor ziehen zu lassen – unter Last regelt er elektronisch nach und schiebt die Fuhre über das Handicap. Wird der Untergrund weich oder lose, genügt meist schon die Längssperre – kommt es dicker, müssen die Sperren an den Achsen ran. Auf stark welligem Terrain verwindet sich der Rahmen und hält so die Räder am Boden. Wobei es auch dann kein Halten gibt, der Daily fährt durch dick und dünn. Gute Dienste leisten



Klettert wie eine Bergziege – Differenzialsperren fürs Verteilergetriebe und an beiden Achsen

hier die grob profilierten Michelin-Reifen, die sich mit jedem Untergrund verzahnen und den Kraftschluss gewährleisten.

Hoher Nutzwert. Vielleicht mag sein Kletter- und Watvermögen hinter dem eines Unimog zurückbleiben. Auch das

Sortiment an adaptierbaren Arbeitsmaschinen ist längst nicht so vielfältig wie für den Klassiker aus Wörth. Das Daily-Konzept ist einfach aber robust und kommt seinem Besitzer auch längst nicht so teuer zu stehen. Als Zugfahrzeug nimmt er 3,5 t an den Haken, die Motor-

DIE AUFBAUPROFIS

- Tiefpritschen
- Mittelhochpritschen
- Dreiseitenkipper
- Tiefrahmenaufbauten
- LKW-Aufbauten
- Anhänger und vieles mehr!

SCHUTZ FAHRZEUGBAU

Heinz Schutz GmbH
Bendingbosteler
Dorfstraße 15
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0

www.schutz-fahrzeugbau.de

www.kfz-anzeiger.com

LAUNHARDT HYDRAULIK · GMBH

Industriestraße 2A
45711 Datteln
Tel. (0 23 63) 5 38 48
Fax (0 23 63) 5 55 89

- ❖ Großes Kommunalzylinder Austauschprogramm für Faun, Zöller, Schörling, Geesink u.v.a.
- ❖ Meiller Kugelfußzylinder Austauschprogramm Hyva-Georg, Edbro, Frontkippzylinder
- ❖ Hydraulikzylinder Reparaturen sämtlicher Fabrikate unabhängig von Hersteller und Ausführung
- ❖ Patentierte Launhardt Hydraulik Schwenkarmreihe für alle Anwendungen

Fordern Sie unseren kostenlosen Gesamtkatalog an!

www.launhardthydraulik.de · info@launhardthydraulik.de

Yes, we can!!!

CARNEHL FAHRZEUGBAU

Carnehl Vollaluminium Kippauflieger, 50 m³, 5.300 kg, in komplett neuer Bauweise



Carnehl Vollaluminium Schubbodenaufleger, 92 m³, 7.300 kg, mit Cargo-Floor-System



Carnehl Fahrzeugbau Pattensen GmbH & Co. KG
Johann-Koch-Straße 13 · D-30982 Pattensen
Tel: 05101/9198-0 · Fax: 05101/9198-33
E-Mail: fahrzeugbau@carnehl.eu
www.carnehl.eu

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihenvierzylinder, 2 obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, 4 Ventile pro Zylinder, VGT-Turbolader mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Euro 4 mit Abgasrückführung, Partikelfilter
 Hubraum 2.998 cm³
 Leistung 130 kW/176 PS bei 3.200–3.500/min
 Max. Drehmoment 400 Nm bei 1.250–3.000/min

Kraftübertragung

Permanenter Allradantrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe ZF 6S 400 OD, Übersetzung i = 5,37–0,79; Nebenantrieb am Getriebe, vierstufiges Verteilergetriebe, Drehmomentverteilung: VA 32 %, HA 68 %

Fahrwerk

Starre einfach unteretzte Vorderachse, Dreiblatt-Parabelfedern, Stabilisator, starre einfach unteretzte Hinterachse, Vierblattparabelfedern, Stabilisator; hydraulische Bremsanlage mit Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten, elektronische Bremslastverteilung, ABS; Bereifung: 255/100 R 16

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe. 4.921 x 2.056 x 2.580 mm
 Radstand 3.400 mm
 Böschungswinkel vo./hi. 51/42 Grad
 Rampenwinkel. 31 Grad
 Zul. Gesamtgewicht 5.500 kg
 Leergewicht m. Mulde..... 3.440 kg
 Nutzlast 2.060 kg
 Zul. Achslast VA/HA 2.450/3.700 kg



Ergonomisches Cockpit mit drei Schalthebeln; Nebenantrieb (PTO) und Kipphydraulik. Nomenklatur bei Iveco: Offroad-Spezialfahrzeug mit 5,5 t zGG und 176 PS



leistung reicht auch für 9 t Zuggesamtgewicht. 176 PS mobilisiert der Common-Rail-Vierzylinder bei moderaten 3.200 Umdrehungen, stattliche 400 Nm Drehmoment stehen unter Volllast über einen

weiten Drehzahlbereich (von 1.200 bis 3.000/min) abrufbereit.

Im Antritt ist der Dreiliter-Diesel kein Bulle, vielmehr gefällt seine allzeit dienstwillige Art. Er hängt gut am Gas

und kommt schnell auf Touren, bleibt dabei stets kultiviert und vibrationsfrei. Selbst beladen beschleunigt er zügig auf 90 km/h, die er mit 2.000 Umdrehungen hält. Steigen die Fahrwiderstände, hält der kleine Euro-4-Vierzylinder mit stabilen Kräften wacker dagegen. Reichen sie nicht, hilft nur der Griff zum Schalthebel. Doch welcher ist der Richtige? Das Sechsgang-Getriebe des Daily (von ZF) wird mit dem Joystick bedient, mit virtuoser Arbeit an den beiden Schalthebeln neben dem Fahrer werden daraus 24 Gänge. Vorsicht ist allerdings geboten, der Daily 4x4 ist kein Fall für plug and play – der linke grüne Schaltstock legt auch während der Fahrt eine halbe Gangstufe zwischen die Hauptfahrgänge, während die Geländeuntersetzung (roter Hebel) nur im Stand geschaltet werden darf.

Man braucht schon eine kräftige Hand, die Schaltungen wollen mit Nachdruck vollzogen werden. Die Exaktheit der Seilzugschaltung lässt zu wünschen



Bodenkontakt unter allen Bedingungen – dank weit verschränkbarer Achsen und verwindungsfreudigem Rahmen

übrig – handelsübliche Daily-Straßen-transporter sind hier eine Klasse besser. Das Entree ins hoch gesetzte Fahrerhaus verlangt nach einem resoluten Schritt nach oben, wird aber von einem stabilen Trittbrett assistiert. Was das Outfit verspricht, kann das mit einem Stahlstoßfänger bewehrte Fahrerhaus nicht halten – Truckerfeeling kommt in der Daily-Kabine nicht auf. Sie ist knapp geschnitten, reicht aber für drei. Die erste Sitzprobe offenbart: Noch immer stört das starre Lenkrad, das eine optimale Sitzposition verhindert. Das Cockpit präsentiert sich klar und ohne Geheimnisse, die Fahrer werden die großen Türtaschen und die zahlreichen Ablagen zu schätzen wissen.

Schon auf den ersten Metern wird klar: Der Iveco ist kein weichgespültes Spielzeug fürs Gelände, sondern ein professioneller Hardliner. Seine grobstolligen Michelin-Pneus singen auf asphaltierten Straßen den Blues, der erst ab 60 km/h in den Hintergrund tritt. Dort lässt der Allrad-Daily die leichtfüßige Art seiner Daily-Kollegen missen, seine Lenkung fordert Kraft und bleibt in der Mittellage das rechte Gefühl schuldig – nicht zuletzt ein Tribut, den die Ballonbereifung einfordert.

Ohne Last auf der Pritsche reicht der 5,5-Tonner schonungslos alle Sünden der Straßenbauer an die Besatzung weiter, erst beladen zeigt er seine zivile Seite. Nicht unbeirrbar ist der Geradeauslauf, ein Zugeständnis an den kurzen Radstand und die riesige Bereifung. Beladen fühlt er sich etwas hecklastig an, was auch an der Lenkung liegt. Bei schneller Fahrt, zu der der Allrad-Daily durchaus in der Lage ist, hat auch die hydraulische Bremsanlage alle Bremszylinder voll zu tun. Die Scheibenbremsen vorn und die Trommeln hinten verraten nach mehreren Bremsungen, dass sie keinesfalls überdimensioniert sind.

Kalkulatorisch betrachtet. Für rund 56.000 Euro erhält der Iveco-Kunde ein Allroundtalent mit ungeschliffenen Umgangsformen. Für Kommunalbetriebe ist der kleine Geländetruck ein Schnäppchen, auch wenn er weder schraubengefederte Portalachsen noch einen hydrostatischen Fahrtrieb zu bieten hat. Mindestens 20.000 Euro mehr bleiben in

der Kasse, wenn er anstelle des kleinen Unimog U20 den Vorzug erhält. Der allerdings deutlich mehr zu bieten hat – doch wer braucht das schon immer?

Mit permanentem Allradantrieb, weit verschränkbar Achsen, Stahlstoßfänger, Kühlerschutz und extremen Böschungs- wie Rampenwinkeln ist der 4x4-Daily im Gelände ein Ass. Mit seinen Fahrleistungen kann er sich mühelos auf die Autobahn wagen. Der Kraftstoffverbrauch bleibt trotz Fahrzeughöhe und Bereifung moderat. Die Kippbrücke von

MESSWERTE	
Innengeräusche unter Teillast bei 60/80 km/h.....	65,6/70,6 dB(A)
Verbrauch Normrunde.....	14,1 l/100 km
Gesamtverbrauch leer/beladen.....	13,6 l/100 km

Saxas passt mit ihrer leichten Bauweise nicht so ganz ins rustikale Konzept – ihre Bordwände samt Verschlüsse sind schnell verschlissen, wenn der raue Alltag sie einholt.

WOLFGANG TSCHAKERT

MIETEN

...nach Ihrem Geschmack



PEMA

TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

- Full-Service-Miete
- Eigene Werkstätten
- Schnellster Service
- Höchste Flexibilität
- Große Auswahl