



35C17 HPT



## In Bestform

Iveco Daily 35 C 17. Der stärkste Transporter bietet Leistung und Drehmoment satt.

**D**as Kürzel vorne auf der Flanke verrät dem Kenner, womit er es zu tun hat: HPT steht dort in orangenen Lettern, ausgeschrieben High Performance Turbine. Dahinter verbirgt sich ein dezentler Hinweis auf den Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, eines der

Merkmale des stärksten Daily, mit 122 kW (166 PS) der kräftigste unter allen Transportern um 3,5 Tonnen Gesamtgewicht.

Nicht weniger gerechtfertigt wäre der Begriff High Performance Engine oder HPE – dann das 240 Kilogramm schwere

**Lang und hoch: Der größte Daily ist prädestiniert für den stärksten Transportermotor. Das orangefarbige Kürzel HPT signalisiert einen ganz besonderen Motor. (kleines Foto)**

Stück Metall unter der Motorhaube des beliebten Transporters setzt Maßstäbe, ist so heiß und stark wie ein Espresso. Das Triebwerk atmet durch 16 Ventile, in Bewegung gesetzt von zwei oben liegenden Nockenwellen, ihrerseits angetrieben von einer haltbaren Steuerkette. Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Common-Rail-Einspritzung der jüngsten Generation mit maximal 1.800 bar Einspritzdruck, vollelektronische Steuerung – alles zusammen ein beeindruckendes Stück Technik modernsten Maschinen-

baus. Eine echte italienische bella macchina aus dem Land der automobilen Feinschmeckerabteilungen mit den klingvollen Namen.

Basis des guten Stücks sind ein handfester Graugussblock mit Aluminiumkopf und vier Zylindern. Der Hubraum summiert sich auf exakt drei Liter, ein stattliches Exemplar, schön langhubig

### **Mit seinem Anzugsvermögen lässt der Daily 35 C 17 so manch vermeintlichen Sprinter hinter sich.**

ausgelegt und damit vom Naturell her durchzugsstark. Ergebnis sind neben 122 kW (166 PS) Leistung bei nur 3.100 Touren enorme 380 Nm Drehmoment konstant von 1.250 bis 3.100 Umdrehungen – sämtlich Rekordwerte in dieser Liga. Und angesiedelt auf einem Drehzahlniveau, das bisher nur LKW-Motoren erreichten. Gleichzeitig tritt dieses Beispiel feiner Ingenieurskunst als treuer Freund auf. Die elektronische Motorsteuerung verhindert eventuelle Unpässlichkeiten, auch verlangt das Aggregat nur alle 40.000 Kilometer oder nach jeder Erdumrundung einen Ölwechsel. Nachfüllmenen zwischendrin sollen gar entfallen. Die Steuerkette der Nockenwellen ist auf mindestens 350.000 Kilometer Laufleistung ausgelegt, danach geht's mit der nächsten Kette weiter – kein Vergleich zu kurzlebigeren und anfälligeren Zahnriemen. Der Daily mit dem HPT-Motor – eine Anschaffung fürs Leben?

Das passt bestens zum kräftig gebauten Daily der C-Reihe mit stabilem Rahmen und tragfähiger Zwillingsbereifung

mit großer Achslastreserve. Er hat sich den Nimbus der Unverwüstlichkeit erarbeitet. Und ist auf Wunsch ein echter Riese von Gestalt: Der größte Daily streckt sich als Kastenwagen auf sieben Meter Länge und ragt mit knapp drei Meter Höhe bis fast an die Baumwipfel. Macht 17,2 m<sup>3</sup> Ladevolumen und damit den nächsten Rekord. Doch Vorsicht, die

Stabilbauweise des Iveco führt nicht nur zu einer knapp 700 mm hohen Ladekante: Mehr als eine Tonne Nutzlast gibt's nicht im Riesen-Daily, der sich vor dem Betrachter imposant aufbaut wie die italienische Seite der Alpen.

Doch auch der größte Daily bringt den dicksten Diesel nicht ins Schwitzen. Der scheint fast die bekannten Gesetze der Physik ad absurdum zu führen und verlangt nach Änderung eingeschliffener Verhaltensweisen. Wo andere Dieselmotoren bei gut 1.000 Touren noch schlaff durchhängen und schwer atmen, da strotzt dieses Triebwerk bereits vor Saft und Kraft. Wer beim Beschleunigen schon bei 2.000 Touren hochschaltet, findet dank des Sechsganggetriebes und der enormen Durchzugskraft bestens Anschluss bei etwa 1.500 Umdrehungen. Zwar dreht der Diesel bei Bedarf bis gut 4.000 Touren, doch derartige Drehzahlorgien sind für die bullige Maschine sinnlos.

Wer nun glaubt, der großvolumige Vierzylinder würde die Daily-Besatzung



**17,2 m<sup>3</sup> Laderaum – auch ein Rekord, doch es fehlt an der Nutzlast. (Foto oben)**

**Die Kennung des Drehzahlmessers übertreibt: hochschalten bei 2.000 bis maximal 2.500/min reicht völlig aus.**



## Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	7.012 mm
Gesamtbreite .....	1.996 mm
Gesamthöhe .....	2.940 mm
Radstand .....	3.950 mm
Wendekreisdurchmesser .....	14.300 mm
Spurweite vorn/hinten .....	1.723/1.540 mm
Breite zw. den Radkästen .....	1.030 mm
Zulässige Achslast vorn .....	1.800 kg
Zulässige Achslast hinten .....	2.600 kg
Zulässiges Gesamtgewicht .....	3.500 kg
Leergewicht Testfahrzeug .....	2.465 kg
Nutzlast .....	1.035 kg
Zul. Zuggesamtgewicht .....	7.000 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung .....	3.500 kg
Ladevolumen .....	17,2 m³
Länge Laderaum .....	4.540 mm
Breite Laderaum .....	1.800 mm
Höhe Laderaum .....	2.100 mm

## Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader mit variabler Geometrie und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoff-Förderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Steuerkette, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub: 95,8/104 mm, Hubraum: 2.998 cm³; Leistung: 166 PS (122 kW) bei 3.100–3.500/min; maximales Drehmoment: 380 Nm bei 1.250–3.100/min.

**Getriebe:** mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe ZF 6 S 380 mit Mittelschaltung, Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 6. Gang: 5,38/3,15/2,04/1,37/1,0/0,79:1, Rückwärtsgang 4,84:1. Übersetzung der Antriebsachse 3,15:1 (alternativ 3,62:1), Antrieb auf die Hinterräder

## Fahrwerk

**Federung:** vorn Einzelradaufhängung an doppelten Drei (innenbelüftete) und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser 290 mm, elektronische Beckslenkern, Querblattfederung, Teleskop-Stoßdämpfer. Hinten: Starrachse, Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator, Zwillingbereifung.

**Bremsen:** Vornremskraftverteilung, ABS, automatisches Bremsdifferenzial, ASR und ESP (Aufpreis). Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

**Reifen:** 195/65 R 16 C auf Rädern 6 JK x 16.

## Füllmengen/Elektrik

**Tankinhalt:** 70 l; **Motoröl mit Filter:** 7,0 l

**Batterie:** 12 Volt 110 Ah; **Lichtmaschine:** 120 A

## Wartung/Garantie

**Wartung:** Ölwechsel verschleißabhängig, Intervall-Maximum 40.000 km; **Garantie:** ein Jahr/200.000 Kilometer Werksgarantie, ein Jahr Sachmängelhaftung inklusive Mobilitätsgarantie.

# TEST Iveco Daily 35 C 17



**Drei Liter Hubraum, verteilt auf vier Zylinder – der Motor ist der größte und kräftigste seiner Klasse.**

**Typisch Daily der C-Klasse: Zwillingreifen an der Hinterachse auf 16-Zoll-Rädern**

nach den Regeln der Physik bei derartigen Manövern durchschütteln, der sieht sich angenehm enttäuscht: Das Triebwerk zieht völlig unbeeindruckt durch seine Drehzahlschneise, läuft dank Zweimassen-Schwungrad ruhig, selbst bei niedrigsten Drehzahlen. Das kleine Kribbeln im Leerlauf mag als Nervosität vor dem Start durchgehen; auch der leichte Dröhner bei Höchstgeschwindigkeit zählt zu den lässlichen Sünden. Dazu packt die Maschine genauso an, wie sich's der Fahrer wünscht: weder hemmt ein Turboloch, noch gibt's bei vollem Antritt einen Tritt ins Kreuz – der Daily-Motor fährt sanft, unnachgiebig und gut am Gas hängend hoch. Er ist mit dieser Charakteristik der Souverän unter seinesgleichen.

Mit seinem Anzugsvermögen lässt der Daily manch vermeintlichen Sprinter hinter sich. Mit seiner Durchzugskraft ebnet er Steigungen einfach ein. Also ist der Fahrer des stärksten Daily so zügig unterwegs wie er will und nicht so schnell wie man kann. 3,5 Tonnen Gesamtgewicht beeindruckt die Maschine nicht im Mindesten, gerne schleppt der Daily zusätzlich

einen Anhänger mit ebenfalls 3,5 Tonnen – ein echter Eisenfresser.

Auf Wunsch stürmt der Transporter mit 160 Sachen über die Autobahn. Es dauert ein wenig, bis er seine maximale Reisegeschwindigkeit erreicht hat, schließlich stemmt der größte Daily eine Stirnfläche von rund sechs Quadratmeter gegen den Wind, ist mit sehr moderaten Drehzahlen unterwegs. Er entschädigt mit einem vergleichsweise niedrigen Geräuschniveau, wenn er mit 3.250 Touren dahingleitet. Der Daily könnte sogar noch ein wenig schneller unterwegs sein, doch bei Tempo 160 regelt die Elektronik sanft ab – basta.

## MESSWERTE

### Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit ..... 160 km/h

### Innengeräusche

100/130/Vmax km/h..... 69/73/79 dB(A)

### Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal ..... 9,1 l/100 km  
 Verbrauch maximal ..... 16,0 l/100 km  
 Testverbrauch gesamt ..... 11,7 l/100 km

# Sofim: der heimliche Riese

Das erscheint vernünftig, denn die ohnehin beeindruckenden Durchschnittsgeschwindigkeiten ließen sich durch mehr Maximaltempo kaum steigern. Auch gerät ein hochgewachsener und nicht ganz leichter Transporter bei diesem Tempo fast zwangsläufig an seine Grenzen. Zwar fühlt sich der Fahrer im Daily nicht unwohl, doch schnelle Spurwechsel sollte er mit dem beladenen Fahrzeug tunlichst vermeiden. Und die Bremse verlangt einen sehr kräftigen Tritt für angemessene Wirkung – trotz Scheiben rundum mit 290 mm Durchmesser in den typischen großen 16-Zoll-Rädern des C-Daily. Es gibt also Verbesserungspotenzial. Gleiches gilt für die Verarbeitung – in Materialanmutung und Qualität wirkt der Daily unverändert nachlässig bis liederlich.

Ganz ohne Zuschlag gibt's die Bärenkräfte im Daily trotz moderner Motortechnik nicht. Der voll beladene Transporter schluckt bei dezenter Fahrweise im gemischten Betrieb in der Stadt und außerorts so um die zehn, elf Liter pro 100 Kilometer. Wobei dezent hier automatisch bedeutet, dass der Italiener den Rest der Transporterwelt bereits bei ruhiger Fahrweise mühelos hinter sich lässt – Zeit ist Geld. Wer in voller Fahrt über die Autobahn hetzt, muss im hochgewachsenen Iveco Daily etwa 15 bis 16 Liter auf

Einst eine gemeinsame Gründung von Fiat, Alfa Romeo und Renault, zählt Motorenhersteller Sofim heute innerhalb des Fiat-Konzerns zum Aggregatehersteller Iveco Motors. Das Werk ist im süditalienischen Foggia am Stiefelsporn beheimatet und Spezialist für Transporter-Dieselmotoren, baut im Jahr etwa eine Viertelmillion davon, inzwischen in Summe mehr als vier Millionen Motoren. Schon Mitte der achtziger Jahre sind bei Sofim Direkteinspritzer-Turbodiesel für Iveco Daily und Fiat Ducato herangewachsen, damals auf Basis der heute noch im Ducato und seinen Parallelmodellen von Citroën und Peugeot verwendeten Baureihe 8100.

100 Kilometer kalkulieren. In Anbetracht von voller Ausladung, des hochgewachsenen Aufbaus und auch des Rollwiderstands der Zwillingsbereifung sogar ein moderater Wert. Auch wenn die Warnlampe des serienmäßig arg kleiner 70-Liter-Tanks unter diesen Bedingungen bereits nach rund 350 Kilometern ans Tanken mahnt. Auf der standardisierten Redaktions-Hausstrecke schluckte der Diesel im Schnitt 11,7 Liter, damit etwa einen Liter mehr als weit schwächter gebaute und schwächere Kollegen, auch aus dem eigenen Hause. Kraftsportler verbrauchen schließlich mehr Kalorien als zart gebaute

HPI heißt die Zauberformel der aktuellen Sofim-Motoren, hochmodernen Dieseltriebwerken mit 2,3 und 3,0 Liter Hubraum. Die Vierzylinder mit Common-Rail-Technik verfügen sämtlich über zwei oben liegende Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder. Typisch für die HPI-Motoren sind ein steiler Leistungsanstieg mit der Folge eines hohen Drehmoments über einen breiten Drehzahlbereich. Die Technik ausgedacht hat sich das Motorenentwicklungszentrum der Iveco in Arbon am Schweizer Ufer des Bodensees. Einstmals Teil der untergegangenen Marke Saurer, entwickeln dort heute rund 200 Ingenieure unter ihrem Vordenker Rudolf Ellensohn die Motoren für Iveco.

Leichtathleten. Auch kauft niemand den stärksten Motor, um mit Sparrekorden in die Geschichte einzugehen.

Viel lieber gönnt sich der Fahrer des stärksten Daily das genüssliche Vergnügen, seine Transporterkollegen und auch zahlreiche PKW beim Zwischenspur mühelos abzuhängen. Wenn dieser Motor tief durchatmet, wenn er seine Muskeln anspannt, wenn er zeigen darf, was er kann, dann stiehlt sich mitunter ein selbstbewusstes Grinsen auf das Gesicht seines Fahrers. HPT – er weiß genau, was dieses Kürzel in der Realität bedeutet. Die anderen werden es lernen. **RANDOLF UNRUH**