

Gewollte Rivalität in der Siebentonnen-Klasse: der Mittelklasse-Evergreen Eurocargo und der groß gewachsene Daily aus dem gleichen Stall



# Duell der Stallgefährten

Mit zwei stark verschiedenen Produkten bewirbt Iveco die umkämpfte Klasse der Siebentonner. Kann sich der schwere Daily gegen den leichten Eurocargo behaupten?

**N**och zählt die Siebentonnen-Klasse bei den LKW-Herstellern zum Volumengeschäft. Nicht zuletzt mit Blick auf die großen Vermieter, die nach wie vor große Flotten an leichten LKW unterhalten. Wer noch den Bestandsschutz des alten 3er-Führerscheins genießt, darf legal ans Steuer eines 7,49-Tonnners. Der trägt bei Bedarf schon einen großzügigen Ladungsträger mit sechs oder mehr Meter Länge und darf noch einen stattlichen Anhänger mitführen. Und wird so zu einem professionellen Transportfahrzeug, das vor allem im Ge-

schäft mit leichtgewichtigen Gütern effiziente Leistung bringt.

Der italienische Hersteller geht mit gleich zwei Typen ins Rennen. Der klassische Vertreter in dieser Klasse heißt Eurocargo, mit ausgewachsenem LKW-Konzept samt 24-Volt-Elektrik stemmt er sich seit Jahren erfolgreich gegen die Ategos von Mercedes und die TGL's von MAN. Und da gibt es noch den groß gewordenen Daily aus dem eigenen Stall, der sich vom Transporter zu einem beachtlichen Leicht-LKW gemausert hat. Mit dem letzten Zuschlag von einer halben Tonne wird er zum Siebentonner. Und mit Blick auf die Gewichtsbilanz zieht der leichtere Daily schon das erste Mal am Eurocargo vorbei – trotz 500 kg weniger Gesamtgewicht stemmt er eine knappe Tonne mehr auf seinem Leiterrahmen. Mitsamt dem rund 1.300 kg schweren Saxas-Kofferaufbau bleiben ihm stattliche 3.375 kg Nutzlast. Der Eurocargo, der unter den klassischen 7,49-Tonnern als Leichtathlet gilt, muss hier mit knapp 2,9 Tonnen Nutzlast bescheiden abwinken. Er kontert freilich mit größeren Überlastreserven



**Großzügige Raum- und Sichtverhältnisse im Eurocargo, der die besseren Sitze bietet**

**Transporter-Cockpit im Daily – einfache Bedienung, aber knappe Platzverhältnisse**

und wuchert mit seinen möglichen Aufbau-  
maßen. Bis zu 6,8 Meter lange Brücken darf  
er tragen, beim Daily ist schon bei 6,1 Metern  
Länge Schluss.

Auch die Frage nach der Anhängertaug-  
lichkeit muss an dieser Stelle geklärt werden:  
Der Daily darf 3,5 Tonnen an den Haken neh-  
men, die hydraulische Bremsanlage erlaubt  
nicht mehr. Bestellt man den Eurocargo mit  
den pneumatischen Bremsanschlüssen im  
Heck, darf er einen veritablen Neuntonnen-  
Hänger ins Schlepp nehmen.

### Kopf an Kopf auf der Straße

Beide Testkandidaten gehen mit Sechsmeter-  
Kofferbrücken und 2.500 Kilo Ballast an den  
Start. Der leichtere Daily, obwohl gut 500 kg  
leichter, sinkt voll ausgeladen an der blatt-  
gederten Hinterhand spürbar ein. Was sich  
natürlich unvorteilhaft auf das Fahrverhalten  
auswirkt. Gegen hohe Schwerpunkte tritt er  
mit einem vergleichbar schmalspurigen Fahr-  
werk an, die entlastete Vorderachse fühlt sich  
in der Lenkung merkwürdig leicht an. Auf gu-  
ten Fahrbahnoberflächen und geradeaus hat  
der Fahrer noch wenig Mühe, den Daily auf  
Kurs zu halten. Auf kurvenreichen Strecken



**Gleiche Aufbau-  
maße,  
aber die Ladekante  
des Daily liegt niedriger.**

ist es die Verwindung des Rahmens, die den  
Daily in Unruhe versetzt, die den Fahrer auch  
gut beschäftigt. Dafür dringen kaum derbe  
Stöße ins Fahrerkreuz, der Daily wiegt voll be-  
laden schwer in seinen Federn. Sein Dreiliter-  
Vierzylinder mit 170 PS unter der kurzen Hau-  
be kämpft mit erhöhten Drehzahlen wacker  
gegen die Fahrwiderstände an, die das flott  
schaltbare Sechsganggetriebe rasch in hohe  
Fahrleistungen umsetzt. Dazu ist aber fleißige



## Viele Anbieter, unzählige Provider: wer blickt da noch durch?

Unsere Antwort darauf ist ein Telematikkonzept, das alle Informationen  
sämtlicher Anbieter und Fahrzeuge auf einer Informationsplattform bündelt  
und jederzeit zur Verfügung stellt.



Der Eurocargo offenbart ladungsbedingt keine Schwächen.



Angemessen groß und mit stabilen Bügeln: Die Außenspiegel des Eurocargo stammen aus den schweren Iveco-Trucks.

Handarbeit gefragt, das moderne Doppelnockenwellen-Aggregat ist mit seinem maßvollen Drehmomentangebot (maximal 400 Nm) kein Meister des Durchzugs. Mit 1.500 Kurbelwellenumdrehungen im großen Gang werden 60 km/h realisiert, bis Tempo 80 vergeht ohne Schaltung eine halbe Ewigkeit.

Wer auf schwieriger Topografie unterwegs ist oder das Tempo hoch hält, muss beim Siebentonner-Daily mit einem Expresszuschlag rechnen. Und

mit erhöhtem Bremsenverschleiß: Der Daily verzögert mit hydraulischen Scheibenbremsen im kleinen 16-Zoll-Format, die nach einem kräftigen Tritt verlangen. Die dezente Geräuschkulisse, die ans Fahrerohr dringt, entschädigt jedenfalls, ein Argument für lange Distanzen – das knappe Platzangebot in der Kabine und die semioptimale Sitzposition für den Fahrer eher weniger.

Da lohnt sich der Umstieg in den Eurocargo, der mit seinem durchaus fernverkehrstauglichen Fahrerhaus einlädt. Im Nahverkehr

## Technische Daten Iveco Eurocargo 75E18

### Motor

Vierzylinder-Diesel, HPCR-Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasturbolader mit Wastegate, Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 5/EEV mit SCR-Katalysator.

Hubraum: 3.920 cm<sup>3</sup>

#### Nennleistung:

130 kW/177 PS bei 2.200–2.700/min

#### Max. Drehmoment:

570 Nm bei 1.250–2.100/min

### Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Sechsganggetriebe Eurotronic ZF 6 AS 700 TO, Übersetzungen von 6,02 bis 0,79, Hinterachsübersetzung i = 3,9.

### Fahrwerk

Starre Vorderachse an Halbeliptikfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 3,2 t. Hinterachse: starre Hypoidachse mit 2-Balg-Luftfederung, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 5,2 t. Bereifung 205/75 R 17,5.

### Bremsen

Hydraulisches Bremssystem mit Luftunterstützung, Scheibenbremsen, ABS; Motorbremse mit Auspuffklappe.

### Maße und Gewichte

Länge, Breite, Höhe (Chassis):

8.007 x 2.550 x 3.450 mm

Radstand: 4.450 mm

Wendekreis: 16.600 mm

Leergewicht (lt. Hersteller) 4.592 kg

Nutzlast: ca. 2.900 kg

zul. Gesamtgewicht: 7.490 kg

Kraftstofftank: 115 Liter

Adbluetank: 25 Liter

Preis Fahrgestell: 51.400 Euro

## Technische Daten Iveco Daily 10C17

### Motor

Reihenvierzylinder, 2 obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, 4 Ventile pro Zylinder, VGT-Turbolader mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Euro 5/EEV mit Abgasrückführung, Partikelfilter.

Hubraum: 2.998 cm<sup>3</sup>

#### Nennleistung:

125 kW/170 PS bei 2.990–3.500 U/min

#### Max. Drehmoment:

400 Nm bei 1.250–2.990 U/min

### Kraftübertragung:

Heckantrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe FPT 2840.6, Übersetzung i = 5,37 –0,79; Achsübersetzung i = 4,56

### Fahrwerk

Vorderachse mit Einzelradaufhängung, Drehabfederung, Stabilisator, starre Hinterachse, Trapezblattfederung, Stabilisator, Bereifung 225/75 R 16

### Bremsen

Hydraulische Schreibenbremsen an beiden Achsen, elektronische Bremslastverteilung, ABS, ASR

### Maße und Gewichte:

Länge, Breite, Höhe:

8.790 x 2.550 x 3.167 mm

Radstand: 4.750 mm

Wendekreis: 17.360 mm

Leergewicht (lt. Hersteller)

3.625 kg

Nutzlast: ca. 3.350 kg

zul. Gesamtgewicht: 7.000 kg

Kraftstofftank: 115 Liter

Adbluetank: 25 Liter

Preis Fahrgestell: 39.520 Euro

**Der Iveco Eurocargo  
ist der bessere  
Alleskönner, doch als  
7,5-Tonner kommt er  
teuer zu stehen.**

glänzt er mit perfekten Sichtverhältnissen – prima Sitze und lange Sitzschienen, genug Platz rundum mit vielen Ablagen, da hat der kleinere Kollege weniger zu bieten. Sein ausgewogenes Fahrwerk steckt schwere Lasten locker weg, ohne bei der Fahrstabilität oder beim Komfort zu patzen. Die einfache Starachskonstruktion macht ihre Sache gut, die 2-Balg-Luftfederung an der Hinterachse hält den Eurocargo auch schwer beladen in der Balance. Weniger gefällt die gefühllose Lenkung, ursächlich sind vielleicht die aus Gewichtsgründen überaus schlanken 205er-Reifen, die in Spurrillen gerne fremdgehen.

ANZEIGE

**HYVA® GEORGAG**  
GmbH  
**HEBEN • KIPPEN • SENKEN**  
[www.hyva.de](http://www.hyva.de)

Ein gutes Gefühl der Souveränität vermittelt der Tector-Vierzylinder unter der Kabine – er beschleunigt den Iveco-Mittelklassler mit 177 Pferdestärken und der Wucht von 570 Nm. Zwar sieht der Eurocargo beim Ampelstart nur die Rücklichter seines kleineren Kollegen, beim Beschleunigen ist er längst nicht so flink. Aber einmal in Schwung schiebt der 900 cm<sup>3</sup> größere Truckmotor kräftig an und spart dem Eurocargo-Fahrer viele Schaltungen. Mit längerer Übersetzung dreht der nach EEV saubere Diesel bei Autobahntempo 85 nur 1.900 Umdrehungen, bei 60 km/h im großen Gang 1.300 Umdrehungen. Für 3.400 Euro Aufpreis wird der Fahrer von der Schaltarbeit befreit, das automatische ZF-Sechsganggetriebe arbeitet elektrohydraulisch. Im Nahverkehr oder über Land eine feine Sache, wenn der Fahrer da und dort noch etwas mitdenkt. Die luftunterstützte Hydraulikbremse wirft bei den ersten Verzögerungen heftig den Anker, das teigige Pedalgefühl ruft nach einem festen Tritt. Auf Wunsch gibt es den Schleuder- und Kippenschutz ESP und auf jeden Fall eine 100 kW starke Motorbremse, die der Daily nicht hat.

**Aus kalkulatorischer Sicht**

Der aufwändigere Mittelgewichtler Eurocargo kostet mehr, da besteht auch kein Zweifel. Fürs Daily-Fahrgestell 70C17 verlangt der Hersteller 39.000 Euro, immerhin 12.000 Euro weniger. Bei den Kraftstoffkosten kann der Daily gegenüber dem vierzylindrigen Eurocar-



go nicht punkten. Im Test mit voller Ladung und – zugegeben hartem Einsatz – zieht sich der Daily sechs Prozent mehr Diesel durch die Einspritzdüsen als der Eurocargo, eingerechnet hier den Adblue-Verbrauch des größeren Verteiler-Trucks. Der Vergleich der Serviceintervalle endet mit einem Patt: Sowohl der Daily als auch der Eurocargo müssen alle 40.000 Kilometer in die Werkstatt – wobei der größere Iveco im Fernverkehr beruhigende 80.000 Kilometer unterwegs sein darf.

**Unter dem Strich**

Wer ist der bessere Allrounder, wer der bessere Spezialist? Der Eurocargo ist der bessere Alleskönner, der bei Sicherheit, Komfort, Lebensdauer und Wiederverkaufswerten punktet. Doch als 7,5-Tonner kommt er teuer zu stehen. Oft geht es kleiner besser: Mehr Nutzlast zu günstigen Konditionen gibt es beim leichteren Daily – im Vergleich von Kosten und Nutzlast gewinnt er die Wertung.

**Wolfgang Tschakert**



**Voll beladen hängt der Siebentonner-Daily schon schwer in den Federn.**

**Durchaus ausreichend, aber zittrig: die Daily-Außenspiegel mit Weitwinkelfeld**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter  
[www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**