

Raue Schale, großes Herz

Motoren mit herausragendem Leistungsvermögen, neue Getriebe, außen wie innen überarbeitetes Fahrerhaus: Der Daily ist neu – und doch der Alte.



Ein mildes Facelift kennzeichnet die neue Generation des Daily, unter der unveränderten Haube hat sich viel getan.

Er ist ein rauer Kerl, aber er in seiner Brust steckt ein großes Herz. Jetzt mehr denn je, schlägt es doch kräftig wie nie zuvor. Mit zwei Turboladern und Zwischenkühlung bringt es der Dreiliter-Vierzylinder, Parademotor des Iveco Daily, gar auf 150 kW (205 PS). Trotz Top-Motoren von Mercedes und bis vor kurzem auch von Ford – hier brilliert ein Transporterdiesel, wie es ihn noch nie gab: Das wuchtige Drehmoment von 470 Nm Drehmoment steht konstant von 1.400 bis 3.050/min an, das ist einzigartig.

Diese Maschine kennt tief unten zwar ein Turboloch, fühlt sich indes zwischen gut 1.000 und etwas mehr als 2.000 Umdrehungen pudelwohl. Arbeitet enorm elastisch, wenn auch nicht besonders spritzig – Explosivität im Antritt hat moderne elektronische Steuerungstechnik den Motoren hier wie anderswo aberzogen. So holt auch dieser Motor erst tief Luft,

um dann gleichmäßig die Muskeln anzuspannen. Wenn's Not tut, dreht die Maschine sogar bis auf mehr als 4.000 Touren hinauf. Ein Fall, der angesichts der enormen Zugkraft indes kaum eintreten wird. Auch entpuppt sich der Dreilitermotor ab etwa 3.000 Umdrehungen als recht lärmig – eine Art akustische Schaltanzeige.

Ein leichter Daily als 3,5-Tonner kann mit diesem Supermotor vor Kraft kaum laufen. Er erinnert in dieser Kombination an die frühere Daily-Werbefigur Popeye nach Genuss von reichlich Spinat. Schon im Daily 35 S gibt es den bärenstarken Diesel, doch hier ist er glatt verschwendet. Der kräftigen C-Baureihe mit Zwillingbereifung steht die Maschine schon viel besser, doch Obacht: Die Iveco hat ausgerechnet den stärksten Diesel nur nach PKW-Maßstäben auf dem Rollenprüfstand homologieren lassen. Mit List und Tücke sowie



**Schoon Fahrzeugsysteme
& Metalltechnik GmbH**

Telefon 049 44/9 16 96-0

Telefax 049 44/9 16 96-28

www.fahrzeugsysteme.de



praktisch



bis 3,5 to.



versichert



tief

abhängig vom Aufbaugewicht ist er damit maximal als Fünftonner zulassungsfähig. Den Spitzenmodellen Daily 65 C und 70 C mit bis zu 7 t Gesamtgewicht rinnt darob traurig eine Träne aus dem neuen tropfenförmigen Scheinwerfer: Hier ist schon eine Leistungsstufe früher Schluss. Nur Spezialfahrzeuge kommen in den Genuss des Spitzentriebwerks – bitte ganz schnell mit einer Homologierung nach LKW-Norm ändern. Dieser große Diesel gehört in die großen Daily.

60 Kilo leichter

Wobei auch die Leistungsstufen darunter nicht von schlechten Eltern sind. Ein Daily 35 C etwa harmonisiert trefflich mit der Basisausführung des Dreiliters, der nun 107 kW (146 PS) leistet. Mit 350 Nm zieht auch diese Kombination kräftig an, lässt sich weder von viel Ballast auf dem Buckel noch von niedrigen Drehzahlen sonderlich beeindruckt. Verbeißt sich regelrecht in Steigungen. Subjektiv wirkt die etwas schmalspurigere Variante bei einer ersten Proberunde sogar kultivierter als der Motor mit den ganz dicken Backen.

Wer aufs Gewicht achten muss, auf den Preis und auch auf den Verbrauch, der wird den schlankeren Vierzylinder mit 2,3 l Hubraum im Betracht ziehen. Er leistet jetzt wie sein großer Bruder bis zu 107 kW (146 PS) und kommt auf 350 Nm, auch wenn das Drehzahltableau hier etwas schmaler ausfällt. Der kleinere Motor spart rund 60 kg Gewicht, das ist beim nicht gerade schwächlichen Daily speziell bei 3,5-Tonnern ein Wort. Der Diesel läuft auch geschmeidiger, warnt nicht mit viel Lärm vor höheren Drehzahlen, ist deutlich besser erzogen. Auch der kompakte Motor überzeugt mit viel Kraft bereits bei wenig Touren. Besonders deutlich wird dies bereits bei der Einstiegsmotorisierung mit 78 kW (106 PS). Der Diesel kennt bei Niedrigdrehzahlen kaum Leistungsabfall, zieht mit seinen 270 Nm Drehmoment willig. Handwerker und andere Kurzstreckler sind mit ihm bestens ausgestattet. Für höhere Ansprüche gibt es eine Leistungsstufe drüber mit 92 kW (126 PS) und

320 Nm. Für den kleinen wie den großen Motor gilt: Beide vertragen ohne Schütteln und Dröhnen niedrige Drehzahlen von 1.500 Touren und darunter, das verdient Anerkennung.

Allerdings müssen sich die zwei schwächsten Ausführungen mit Fünfganggetrieben bescheiden. Für Wenigfahrer auf überschaubaren Strecken zwar nicht unbedingt ein Manko, zumal die Spreizung recht groß ausfällt. Iveco-Insider aber deuten bereits an, dass zugunsten des Verbrauchs in absehbarer Zeit ausschließlich Sechsganggetriebe zum Einsatz kommen werden.

Die Getriebe im Daily sind neu, ob in Leistungsstärke oder Übersetzungsverhältnissen. An der Schaltqualität jedoch gibt es noch etwas zu tun. Zwar sind die Wege kurz, doch je nach Ausführung ärgert die Technik vor allem durch eine sehr hakelige und knorpelig wirkende Führung. Generell ist der Daily in seiner neuesten Generation länger übersetzt, aber zum Glück nicht überlang. Je nach Motor, Getriebe und Gewichtsvariante hieß die Hausnummer bei den ersten Testfahrzeugen für Tempo 100 etwa 2.000 Touren. Der heiße 3,5-Tonner mit dem Spitzenmotor belässt es bei 1.750 Umdrehungen, auch kein Langsamläufer.



Die Armaturen glühen in Orange. Bei Drehzahlen von 1.500 bis 2.500 Touren fühlen sich die Maschinen besonders wohl. Die Mittelkonsole ist neu, das Material drumherum ist weiterhin etwas spröde – der Daily bleibt ein einfacher Geselle.



Drinne gibt's funktionelle Details, ein verstellbares Lenkrad und mehr Platz für die Lehnenneigung.

Iveco Daily: Die neuen Dieselmotoren im Modelljahr 2012

Typ	Daily 11	Daily 13	Daily 15	Daily 15	Daily 17	Daily 21
Bauart	Turbodiesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, Nockenwellenantrieb per Kette. Abgasturbolader (11/13/15 3.0 starr mit Wastegate, 15 2.3/17: variable Turbinengeometrie, 21: Doppelturbolader), Ladeluftkühlung. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, Abgasstufe Euro 5.					
Zyl./Hubraum	4/2.287 cm ³	4/2.287 cm ³	4/2.287 cm ³	4/2.998 cm ³	4/2.998 cm ³	4/2.998 cm ³
Leistung kW (PS)/min	78 kW (106 PS) bei 2.750–3.900/min	92 kW (125 PS) bei 3.050–3.600/min	107 kW (146 PS) bei 3.250–3.500 min	107 kW (146 PS) bei 2.920–3.500 min	125 kW (170 PS) bei 3.000–3.500/min	150 kW (205 PS) bei 3.050–3.500/min
Drehmoment Nm/min	270 Nm bei 1.500–2.750/min	320 Nm bei 1.800–2.500/min	350 Nm bei 1.500–2.750/min	350 Nm bei 1.400–2.920/min	400 Nm bei 1.250–3.000/min	470 Nm bei 1.600–2.300/min
Getriebe	5-Gang/6-Gang Agile	5-Gang/6-Gang Agile	6-Gang/6-Gang Agile	6-Gang/6-Gang Agile	6-Gang/6-Gang Agile	6-Gang



Auch in seiner neuesten Aufführung gilt der Daily nicht gerade als dynamischer Kurvenstar, er glänzt mit anderen Qualitäten.

ESP serienmäßig

Technisch hat Iveco bei den Motoren mit bis zu acht Einspritzungen pro Takt und einer Vielzahl von Aufladetechniken mit Wastegateventil, variabler Turbinengeometrie, Doppelaufladung sowie Doppelaufladung mit Zwischenkühlung zum Spritsparen in die Vollen gegriffen. Weitere Spartechnik ist bereits im Zulauf: Ab Frühjahr wird es den Daily in Verbindung mit 2,3-l-Motor optional mit Start-Stopp-System geben.

Drinne hat die Iveco das Cockpit recht dezent geschminkt. Vor allem die neue Mittelkonsole fällt ins Auge, und der Schalthebel trägt jetzt metallisch glänzenden Schmuck. Generell hinterlassen die Verkleidungen jedoch unverändert einen eher schlichten Eindruck, der Daily bleibt auch nach dieser Überarbeitungsrunde ein eher einfacher Geselle. Sichtbar wird's an hartem Plastik, manch scharfer Kante oder dem neuen Navigations-Bildschirm, der etwas haltlos auf der Armaturenabdeckung schlackert. Gut hingegen: Das Lenkrad lässt sich jetzt axial verstellen. Der Fahrer kann die

Sitzlehne dank einer Ausbuchtung der Trennwand um vier Grad weiter nach hinten neigen. Wichtiger wäre eine etwas großzügigere Längsverstellung des Sitzes gewesen. Und zumindest auf den optionalen Schwingsitzen passt die Sitzposition nicht recht, da unverändert zu hoch. Spürbar ist aber mehr Ruhe an Bord, es liegt an den niedrigeren Drehzahlen, aber auch an viel Feinarbeit rund um Aggregate-Aufhängung

Das Fahrwerk des Daily ist auch in dieser Generation nichts für Dynamiker. So wirkt die Lenkung etwas synthetisch, losgelöst von der Vorderachse. Und trotz aller Muskeln: Ein rechter Kurvenkratzer wird der Daily nicht mehr werden. Er ist und bleibt der LKW unter seinesgleichen. Und damit stets ein wenig behäbiger im Auftreten als andere Transporter, das zeigt schon der Vergleich mit dem Verwandten Ducato, unter dessen Haube identische Motoren brodeln. Beruhigend, dass Iveco nicht an der Sicherheitstechnik spart: ESP der neuesten Generationen ist mit diversen Unterfunktionen bis hin zur Anfahrhilfe am Berg serienmäßig an Bord.

Verpackt ist dies alles in eine gefällige Form. Angesichts der häufigen Facelifts – das letzte ist erst zwei Jahre her – weiß man inzwischen kaum noch, mit welcher Generation des Transporters man es zu tun hat. Wann war's ein wirklich neuer Daily oder ein abermals aufgefrischter? Der hier nennt sich zwar neuer Daily, doch das Blech blieb unverändert. Der Bug allerdings tritt mit einem doppelten Lufteinlass etwas markiger auf. Die Öffnungen sind auch ein wesentlicher Anlass für die Gesichtspflege: Die neue saubere Motortechnik verlangt nach viel Luft – das Herz soll schließlich nicht nur kräftig schlagen, es muss auch gut beatmet und mit Sauerstoff versorgt werden.

Randolf Unruh

ESP der neuesten Generationen ist mit diversen Unterfunktionen bis hin zur Anfahrhilfe am Berg serienmäßig an Bord.

WERBEN AUCH SIE MIT...

- Perfekte Bedruckung
- Auflage ab 500 Stück
- Höchste Detaillierung

AWM
AUTOMODELLE



Hochwertige Qualität !

www.automodelle.com
Automodelle im Maßstab 1:87/H0

AWM Automodelle GmbH Postfach 1120 95085 Selb
Tel 09287/80053-0 Fax 70127 info@automodelle.com