

TEST Iveco Daily 65 C 15 V



Breit sein ist alles

Seine auffallenden Kotflügelverbreiterungen erinnern fast an alte Opel Manta oder Ford Capri. Doch der große Iveco Daily 65 C 15 ist eher ein Geheimtipp denn ein Angeber.

Das Niemandsland zwischen Transporter und LKW ist eine dünn besiedelte Gegend, in der seltene Pflanzen blühen. Unter den großen europäischen Anbietern gönnt sich an dieser Stelle nur Mercedes mit dem Vario eine maßgeschneiderte Baureihe, ansonsten sind

hier nur die Spitzenmodelle der Transporter oder die Einsteigerfahrzeuge leichter LKW-Baureihen unterwegs. Doch nun ist Bewegung in die Szene gekommen: Mercedes hat den Transporter Sprinter auf 6 t Gesamtgewicht gehievt, Iveco legt mit dem Daily als 6,5-Tonner sogar noch ein weiteres Brikett auf. Für Iveco ist diese Klasse ein Heimspiel, reichte der Daily doch bisher schon bis 5,2 t. Erfahrene Kenner der Szene erinnern sich überdies an die Baureihe Iveco Zeta, einst als spezialisierte Baureihe das Pendant zum Mercedes Vario.

6,5 t Gesamtgewicht und dazu 146 PS:
Der Riesen-Daily begibt sich bereits in die Gefilde leichter LKW.

Groß gewachsen, aber gut proportioniert: Der größte aller Daily wirkt auf den ersten Blick wie aus einem Guss. Nur die Frontscheibe ist in Relation zur Höhe etwas knapp ausgefallen.

Doch das ist lange her, jetzt muss der Daily zeigen, dass seine Grenzen weit gesteckt sind. Er profitiert dabei von seiner Konstruktion: Als einziger Transporter verfügt er auch als Kastenwagen über die solide Rahmenbauweise eines LKW, beste Voraussetzung also, dem Iveco-Bestseller noch mehr Last aufzubürden. Das funktioniert mit einem Rahmen, dessen Längsträger nun minimal schmaler ausfallen, gleichzeitig aber ein wenig höher und stärker. Die Vorderachse, unverändert eine Konstruktion mit Einzelradaufhängung, erhält verstärkte Drehstabfedern. Breitere Reifen tragen mehr Gewicht, der große Raddurchmesser von 16 Zoll passt bereits ohne Änderung.

Hinzu kommt die noch junge, stärkste Variante des bewährten 2,8-l-Turbodieselmotors, mit Hilfe eines Turboladers mit variabler Turbinengeometrie auf eine Leistung von 108 kW (146 PS) ➤

TEST Iveco Daily 65 C 15 V



Die Vorderachse steht hoch, markant sind Kotflügelverbreiterungen und der herausstehende Wulst für die Schiebetür – allemal billiger als eine neue Karosserie.



Dank der ungewöhnlichen Führung gleitet die Schiebetür sicher an der breiten LKW-Hinterachse und den Kotflügelverbreiterungen vorbei.



Kletterkünste gefragt: Trotz Trittsstufe bereitet das Entern des Laderaums kein Vergnügen. Auch der Einstieg vorn ist sehr hoch.

und ein maximales Drehmoment von 320 Nm getrimmt. Die Kraftübertragung übernimmt eine Kupplung mit größerem Durchmesser; die serienmäßige Achsübersetzung fällt etwa zehn Prozent kürzer aus. Der Tank fasst serienmäßig 90 statt sonst 70 l Diesel.

Und dann wäre da noch eine Hinterachse, die in Transporterkreisen ihresgleichen sucht: Sie stammt aus dem Iveco Eurocargo und erreicht eine zulässige Last von 5 t – das kann sonst keiner unter den Transportern. Jedoch, weil dieses Aggregat sonst unter einem richtigen leichten LKW rollt, beläuft sich die Spurweite der zwillingsbereiften Achse auf 1.661 mm – deutlich zuviel für einen Kastenwagen mit 2 m Außenbreite. Da kein

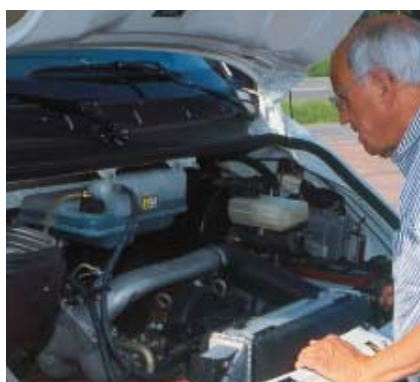
Autohersteller gerne unnötig neue Blechkleider schneidert, montiert Iveco beim größten aller Daily nun enorme Kotflügelverbreiterungen, die den Daily links und rechts jeweils rund 10 cm in die Breite gehen lassen. Zwangsläufig erhielt die Führung der Schiebetür über der Hinterachse einen breiten Wulst, damit die Tür nicht in Konflikt mit den neuen Anbauteilen gerät. Das Ergebnis ist sehr funktionell, wenn auch ästhetisch etwas zweifelhaft, erinnert die Operation doch ein wenig an aufgeblasene ältere Golf, Manta oder Capri mit forschen, jugendlichen Fahrern. Wichtiger als optische Nachteile sind jedoch die handfesten realen Vorteile der umfangreichen Operation. Als stattlicher Kastenwagen mit rund 7 m

Länge und einem sehr ansehnlichen Ladevolumen von 17 m³ offeriert der Daily in Serienausführung die enorme Nutzlast von 3,66 t. Das ist deutlich mehr als sein Eigengewicht, dazu mehr als jeder Wettbewerber in dieser Gewichtsklasse stemmen darf. Selbst bei Komplettausstattung mit allerlei Nützlichem und Angenehem trägt der Italiener allemal rund 3,5 t Last – dagegen ist selbst ein klassischer 7,5-Tonner chancenlos. In Relation von Volumen und Gewicht ist dieser Daily mit der Typenbezeichnung 65 C 15 V zurzeit unschlagbar. Und gegen den Daily-Listenpreis von deutlich weniger als 70.000 DM hat ein üblicher LKW ebenfalls keine Chance. Und wenn's statt des hier getesteten Kastenwagens eine Pritsche oder ein Fahrgestell sein soll, kein Problem: Tritt der große Kastenwagen als Einheitsmodell ohne weitere Varianten auf, so findet der Käufer in der breiten Palette der Fahrgestelle reichliche Auswahl.

So ganz ohne Nachteile ist die Angelegenheit des aufgepusteten Daily in der Praxis allerdings nicht. Der Riesen-Daily steht rund 10 cm höher als der entsprechende Fünftonner. Das hebt die Ladekante auf ein hohes Niveau von 860 mm über der Fahrbahn – ohne die serienmäßigen Trittschufen seitlich und hinten geht es nicht, und auch mit diesen Kletterhilfen ist das Rein und Raus kein Vergnügen. Gleiches gilt auch für das Fah-



Platz da: Der Laderaum mit 17,2 m³ Volumen gemahnt schon fast an einen großen Kofferaufbau.



Der vergleichsweise kleinvolumige Vierzylindermotor kommt dank Sechsganggetriebe mit der Fuhre klar.

rerhaus, liegt doch die Einstiegstufe selbst beim beladenen Daily gut einen halben Meter oberhalb der Fahrbahn. Kein Luxus sondern pure Notwendigkeit also, dass Iveco rechterhand an der A-Säule einen Haltegriff spendiert; links zieht sich der Fahrer am Lenkrad hoch.

In der Fahrerkabine präsentiert sich der Daily inzwischen als guter, alter Bekannter. Es gibt genug Platz, ordentliche Sitze und etwas billig wirkende Kunststoffteile; der Testwagen verfügte unverändert über die sportlich wirkenden, aber schlecht ablesbaren Instrumente, was eine neue Farbe der Zifferblätter jetzt verbessern soll. Mit Ablagen ist es nicht üppig bestellt und der Schalthebel ragt, trotz kompakter Form eines Joysticks, nach alter Väter Sitte und entgegen dem Trend aus einer Konsole zwischen den Sitzen. Insgesamt lässt es sich leben im Daily, was auch mit dem niedrigen Geräuschniveau zusammenhängt – nur 69 dB(A) bei Tempo 80 sind eine angenehme Sache auch auf langen Strecken.

Der subjektive Geräuscheindruck jedoch ist weniger angenehm. Ausgerechnet im Bereich zwischen etwa 1.500 und 2.000 Umdrehungen, genau dort also, wo der Motor voll im Saft steht und überdies besonders wirtschaftlich arbeitet, gibt der Diesel beim kräftigen Tritt aufs Gaspedal unüberhörbare Schlüpf- und Schnorchelgeräusche von sich, als hätte er eine schlechte Erziehung genossen.

Dabei ist der Motor nicht ohne: Im Grunde zwar ein alter Knochen, aber dank Common-Rail-Einspritzung mit elektronischen Helferlein, Aufladung mit Ladeluftkühlung und dem Turbolader mit variabler Geometrie durchaus auf dem Stand der Technik. Die Leistung von 108 kW (146 PS) reicht auf den ersten Blick ebenfalls aus. Das maximale Drehmoment von 320 Nm allerdings ist bei einem 6,5-Tonner eher knapp bemessen – so erreichen vergleichbar starke LKW-Motoren aus etwa 4 l Hubraum um die 500 Nm und sind damit von ganz anderem Kaliber. Deshalb entpuppt sich das mechanisch zu schaltende, etwas hakelige und nicht ganz geräuschfreie ZF-Sechsganggetriebe nicht als Luxus, sondern als zwingend notwendig. Vor allem wenn, wie beim Testwagen, auf hügeligem und fahrerisch anspruchsvollem ➤

TEST Iveco Daily 65 C 15 V

Ausstattungen und Preise ohne MwSt.

Grundpreis Iveco Daily 65 C 15 V	66.303 DM
Anhängervorrichtung	660 DM
Airbag Fahrer	Serie
Airbag Beifahrer	650 DM
ABS	Serie
Antriebsschlupfregelung	Serie
Außenspiegel, elektrisch verstellbar, beheizbar	352 DM
Automatikgetriebe	nicht lieferbar
Beifahrer-Doppelsitz	Serie
Radiovorbereitung	270 DM
Drehzahlmesser	Serie
Ersatzrad unter Aufbau	290 DM
Fahrsitz höhenverstellbar	Serie
Fahrtenschreiber	Serie
Federn verstärkt	Serie
Fensterheber elektrisch	567 DM
Geschwindigkeitsregler	640 DM
Handschuhfach mit Deckel	Serie
Heckflügeltüren 270 Grad	Serie
Hecktüren verglast, Scheiben beheizbar	250 DM
Klimaanlage inkl. Kompressor	2.220 DM
Laderaum mit Holzboden	782 DM
Laderaum-Schiebetür links	800 DM
Laderaum-Seitenverkleidung	235 DM
Nebelscheinwerfer	290 DM
Trenngitter hinter Fahrer und Beifahrer	ohne Aufpreis
Vollverglasung Aufbau	nicht lieferbar
Zentralverriegelung	724 DM



Vorn gibt's unverändert eine Einzelradaufhängung, auch 16-Zoll-Räder hat der Daily von Hause aus. Neue Zutaten sind Breitreifen und verstärkte Federn.

Geläuf die serienmäßig lange Achsübersetzung von 3,91 zur Anwendung kommt. Mit ihr rollt der Daily zwar bei Tempo 80 auf Autobahn oder Bundesstraße mit gemütlichen 2.500/min dahin (Nenn-drehzahl 3.600/min), an größeren Steigungen gerät der beladene Daily jedoch schnell aus der Puste. Da er im fünften Gang bei gleichem Tempo für seine Verhältnisse mit 3.000/min ebenfalls mit kommoder Drehzahl arbeitet, ist rechtzeitiges Zurückschalten sehr sinnvoll, da sonst schnell der Schwung dahin ist und die Fuhre an Geschwindigkeit verliert. Der Wahl der Achsübersetzung kommt auf Grund seines Triebwerks beim 6,5-

Tonner also verstärkte Bedeutung bei; alternativ zur Serienübersetzung stehen zwei kürzere Varianten zur Auswahl.

Entsprechend nimmt die Antriebsachse auch großen Einfluss auf den Verbrauch. Erwies sich der lang übersetzte Daily auf der Autobahn und auf leichten Überlandetappen als sehr sparsamer Zeitgenosse, so schnellte der Verbrauch auf schwereren Etappen im Vergleich zum Fünftonner deutlich nach oben. Insgesamt schlug sich der große Transporter mit 14,1 l/100 km durchaus tapfer.

Beim Fahren benimmt sich der 6,5-Tonner nicht nur bergauf wie ein LKW, auch bergab verlangt er bereits nach ei-

Roter Schumi-Daily und ein Blick nach vorn



Rot wie ein Ferrari, jedoch nicht ganz so flott: Daily-Sondermodell Scuderia.

Iveco ist Hauslieferant der Schwesterfirma Ferrari innerhalb des Fiat-Konzerns. Dies feiern die Italiener mit dem Sondermodell „Daily Scuderia“. Die feuerrot lackierten Kastenwagen der Modelle 29 L 11 V (2,2 t, 105 PS) und 35 S 13 V (3,5 t,

125 PS) verfügen neben der Sonderlackierung über ein so genanntes „Limited Edition“-Armaturenbrett mit einer weichen anstelle der üblichen spröden Oberfläche und schwarz hinterlegten Instrumenten. Besonderen Schick verleihen dem auffallenden Transporter rotgelbe Sitzbezüge, schwarzgelbe Fußmatten und ein verchromter Aluminiumknopf für den Schalthebel. Nebelscheinwerfer verbessern die Sicherheit der roten Flotte, Aufkleber auf der Tür weisen auf den besonderen Charakter der Transporter hin. Außerdem nimmt bei Iveco das rollende Büro Gestalt an: Für ein Pilotprojekt hat Iveco im „Info-Daily“ eine ganze Sammlung von Telematiksystemen zusammengefasst. Ziel ist ein Datentransfer zwischen Fahrer, Fahrzeug, den Providern von Dienstleistungen und dem Iveco-Kundendienst. Zur schönen neuen Welt an Bord des Daily der Zukunft gehören:

- GSM-Handy (Sprache, SMS, E-Mail) zur Kommunikation,
- Informationen per Internet zu Verkehr, Reise und Tankstellen,
- Notruf und Standortbestimmung für medizinische Hilfe sowie Polizeinotruf und Verbindung mit einem Pannendienst,
- Routenführung mit einem Off-Board-Informationssystem,
- Fernüberwachung der Fahrzeugfunktionen durch den Kundendienst,
- Fahrzeug- und Sendungsverfolgung über Satellit (GPS),
- Radio, CD- und DVD-Player zur Unterhaltung,
- Stimmenerkennung, Kamera als Einparkhilfe und mobiler Internetzugang als Assistenzsysteme für den Fahrer.

Zur Integration der Telematik-Elemente gestaltete die Iveco das Mittelteil des Armaturenbretts im Daily komplett um. Hier finden sich jetzt ein LCD-Monitor eine alphanumerische Tastatur für die Texteingabe und ein Tastenfeld zur Bedienung aller Systeme.



Recht komfortables Fahrwerk, niedrige Geräuschkulisse – der große Daily taugt auch für längere Strecken.

ner kundigen Hand. Wenn 6,5 t schieben, dann ist rechtzeitiges Zurückschalten und Abbremsen gefragt, fehlt es dem kleinvoolumigen Motor doch an Bremswirkung und ist doch die wirksame Belagfläche der Scheibenbremsen nicht größer als beim Fünftonner. Die Bremse verlangt deshalb bei beladenem Fahrzeug nach einem sehr kräftigen Tritt, mitunter begann beim Testwagen sogar in nicht einmal heiklen Situationen bereits das ABS zu regeln, was nicht für den Grip der verwendeten Michelin-Reifen spricht.

Auch der Komfort des großen Daily ist zwar immer noch gut, doch nicht von der ausgewogenen Qualität des Fünftonnners – die kräftige Hinterachse des großen Daily fällt spürbar ruppiger aus als ihre leichteren Geschwister, auch wenn der Daily trotzdem noch kein harter Junge ist. Beim Fahrverhalten wiederum hat sich im Laufe der Daily-Entwicklung Positives getan: Das anfangs deutlich spürbare, lästige



Der größte aller Daily lässt typische Transporter in Volumen und Gesamtgewicht hinter sich. Ein Leicht-LKW in ungewöhnlicher Verpackung.

Mitlenken der Hinterachse ist inzwischen längst verschwunden; der Daily läuft jetzt so, wie es der Fahrer durch die leichtgängige Lenkung vorgibt.

Unter dem Strich fügt sich das Bild des 65er Daily schlüssig zusammen: Der größte aller Daily bietet enorm viel Nutzlast und Volumen fürs Geld. Kabine, Ausstattung, Komfort und Fahrverhalten stellen insgesamt zufrieden. Mit Ausnahme der Bremsen allerdings, die in dieser Gewichtsklasse mehr Biss zeigen sollten. Sehr lange Wartungsintervalle und ungewöhnlich umfangreiche Garantien (Komplettgarantie zwei Jahre oder 200.000 km) lassen den Daily bereits in anspruchsvolle LKW-Kreise hineinwachsen. Und wäre da nicht die auf Grund der Kotflügelverbreiterungen kuriose Optik, der Daily würde sich maßgeschneidert auch für die gehobene Gewichtsklasse im Niemandsland zwischen Transportern und LKW eignen. RANDOLF UNRUH



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	7.012 mm
Gesamtbreite	2.174 mm
Gesamthöhe	3.025 mm
Radstand	3.950 mm
Wendekreisdurchmesser	14.880 mm
Länge Laderaum	4.556 mm
Länge Laderaum	4.556 mm
Breite Laderaum	1.800 mm
Höhe Laderaum	2.100 mm
Volumen Laderaum	17,2 m ³
Breite zw. den Radkästen	1.030 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.780/1.250 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.990/1.540 mm
Laderaum über Fahrbahn	860 mm
Spurweite vorn/hinten	1.725/1.661 mm
Leergewicht Serie	2.840 kg
Leergewicht Testwagen (mit Sonderausstattung)	3.000 kg
Nutzlast Serie/Testwagen	3.660/3.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	6.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	2.350/5.000 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	10.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vorn längs eingebaut; Direkteinspritzung mit Verteiler-Einspritzpumpe; Turbolader mit variabler Turbinengeometrie; elektronische Motorsteuerung, Oxidationskatalysator; obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb; Bohrung/Hub 94,4/100 mm; Hubraum 2.798 cm³; Leistung 108 kW (146 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.500/min. **Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 6,77/4,02/2,55/1,75/1,29/1,0:1; Achsübersetzung 3,91:1 (alternativ 4,3/4,56); Antrieb auf die Hinterräder; Schlupfrezudierung mit automatischem Bremsdifferenzial.

Fahrwerk

Federung: Vorne Einzelradaufhängung mit trapezförmigen doppelten Dreieckslenkern; längs liegende Drehstabfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Starrachse mit Dreiblatt-Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. **Bremsen:** Vorne und hinten Scheibenbremsen; elektronisch gesteuerter lastabhängiger Bremskraftregler; ABS; mechanisch auf zusätzliche Bremsstromeln an der Hinterachse wirkende Feststellbremse. **Reifen/Räder:** Reifen 225/75 R 16 C auf Rädern 6 JK x 16.

Füllmengen/Elektrik/Garantie

Füllmengen: Motoröl mit Filter 7,0 l; Tankinhalt 90 l; **Elektrik:** Batterie 12 V/110 Ah; Lichtmaschine 90 A (1.260 W); **Ölwechsel:** alle 30.000 km; **Garantie:** zwei Jahre oder 200.000 km; zwei Jahre auf den Antriebsstrang.

Messwerte Iveco Daily 65 C 15 V

Etappe	Länge	Zeit ohne Stopps	Verbrauch total	Geschwindigkeit	Verbrauch l/100 km
Rundstrecke Solitude	12,2 km	12:12 min	1,9 l	60,0 km/h	15,6
Solitude–Stuttgart–Solitude*	29,3 km	48:17 min	5,7 l	36,4 km/h	19,5
Solitude–Calw–Bad Liebenzell–Solitude	67,6 km	60:47 min	9,3 l	66,7 km/h	13,8
Bad Liebenzell–Unterhaugstett	3,6 km	4:47 min	1,7 l	45,2 km/h	47,2
BAB Solitude–Horb–Solitude	108,8 km	79:31 min	12,6 l	82,1 km/h	11,6
Teststrecke total	221,5 km	205:34 min	31,2 l	64,6 km/h	14,1

Innengeräusche Stand/80 km/h: 54/69 dB(A)
* Handicap durch Stau