



Das neue Gesicht: üppige Scheinwerfer mit allerhand Lampen, Kühlergrill mit Spangen.

Iveco Daily

Freude am Fahren

Moderne Verpackung mit neuem Inhalt – der aktuelle Daily geht schwungvoll in die zweite Lebenshälfte.

Auf knapp 3,5 Tonnen ist der Transporter ausgeladen, rollt mit 50 km/h bei kleiner Tourenzahl durchs Dorf. Ortsende, Gas, die Hand zuckt vorausseilend zum Schalthebel, doch Finger weg: Der Turbodiesel spannt die Muskeln an, beschleunigt die Fuhre zügig. Und dabei steckt nur eine kompakte Maschine mit 2,3 Liter Hubraum unter der Haube – Kompliment. Szenenwechsel. Ähnliche Situation, nur ackert vorne ein Vierzylinder-Triebwerk mit drei Liter Hubraum. 1.000 Touren? Der Diesel zuckt noch nicht mal, atmet tief ein, hängt binnen kurzem den Hintermann ab, hängt dem Vordermann im Nacken, der kaum begreift, wie ihm geschieht.

Bisher ein Vergnügen, jetzt eine Wonne: Gasgeben im Iveco Daily. Vor zwei Jahren setzte er mit neuen Drei-Liter-Maschinen Zeichen, jetzt legt er noch ein weiteres Brikett ins Feuer: Auf 107 kW (146 PS) bringt es der Dreiliter in der Einstiegsversion. Oder dürfen es gar 129 kW (176 PS) und 400 Nm Drehmoment konstant von 1.450 bis 3.100 Umdrehungen sein? Da werden Sprinter, Crafter, Transit und Co. etwas blass um den Kühlergrill.

Doch auch jener Käufer wird beim Daily fündig, der im Transporter nicht breitschultrig wie Schwarzenegger in seinen besten Muskelmann-Zeiten daherkommen will: Die kleineren Vierzylinder mit 2,3 Liter Hubraum und 70 kW (96 PS) bis 100 kW (136 PS) sind ebenfalls nicht von

schlechten Eltern, überzeugen mit vergleichsweise viel Durchzugskraft über einen weiten Drehzahlbereich.

Auffallend ist die Laufkultur aller Motoren: Da dröhnt und vibriert nichts, allenfalls leichte Brummer dringen ans Ohr. Auch die Kraftübertragung hält sich zurück. Und das Geräuschniveau der Diesel ist so niedrig, dass plötzlich das Rauschen des Fahrtwinds auffällt. Sauberkeit ist selbstverständlich: Neuer Standard ist Euro 4; dem gewichtigsten Daily mit 6,5 Tonnen spendiert die Iveco außerdem einen Partikelfilter, die anderen kriegen's ohne hin.

Je nach Motorisierung übernehmen Fünfganggetriebe (2,3 Liter) und Sechs-



Bisher neutral gehalten, jetzt deutlich ausdrucksvoller: das neue Gesicht des Iveco Daily.

gangaggregate die Kraftübertragung zur angetriebenen Hinterachse. Sie ist neu, Iveco spricht von 50 Kilogramm weniger Gewicht – der Daily kann's gebrauchen, zählt er doch von Natur aus nicht zu den Leichtgewichten. Und dann gibt's wahlweise noch die automatisierte Schaltung namens Agile. Der Schalthebel wächst nun grundsätzlich in Form eines Joysticks aus dem Armaturenbrett. Er verlangt ein wenig Führung beim Gangwechsel, die Ebenen der Stufen zwei und vier liegen dicht beisammen. Doch sonst gibt's nichts zu bemängeln.

Ähnlich sieht's bei der Bremse aus. Alle Daily rollen nun auf Rädern im Format 16 Zoll, das schafft Platz für Brems scheiben mit großem Durchmesser, vorn

durchweg innenbelüftet. Gleichermäßen haben die Entwickler das Ansprechverhalten der Bremse verbessert, die jedoch nach wie vor einen kräftigen Tritt verlangt. ABS und Fahrerairbag sind Serie, der Luftsack für den Beifahrer und die neuen Windowbags kosten Aufpreis. Ebenso ESP, beim Daily schon seit längerem mit Schwerpunkts- und Ladungserkennung verbunden, mit Antriebs- schlupfregelung, mit Brems- und Anfahrhilfe und weiteren Spezereien, die Elektronik heute möglich macht.

Das alles steckt in einer überarbeiteten Verpackung. Star-Designer Giorgetto Giugiaro hat am Bug des Daily Hand angelegt. Der wirkte bisher recht neutral, um einen giftigeren Begriff zu vermei-



Große Außenspiegel mit üppigen verstellbaren Weitwinkelgläsern in der unteren Hälfte.

den. Jetzt halten Emotionen Einzug, ohne dass der Daily jedoch optisch aus den Fugen gerät. Mächtige Scheinwerfer mit allen denkbaren Lampen von Blinker bis Nebellicht rahmen einen Kühlergrill ein, dessen Querspannen die Welt der Iveco-Trucks mit denen von PKW verbindet. Das sieht recht appetitlich aus, Provokationen jedoch unterbleiben. Wer's noch ein wenig freundlicher mag, der bekommt die obere Hälfte des wichtigen Stoßfängers in Wagenfarbe lackiert.

Abgesehen von der neuen Nase sind größere Änderungen am Blech unterblieben. Transporter müssen nicht nach einem halben Dutzend Jahren neu eingekleidet werden. Sie sind weniger der Mode unterworfen, teure Änderungen am



In Reih' und Glied: diverse Varianten sind typisch für den Iveco Daily.

Blech unterbleiben deshalb tunlichst. Wer jedoch im Umfeld des Daily-Hinterteils den Blick zum Himmel lenkt, entdeckt vielleicht den neuen Heckspoiler. Er vereint die Entlüftung, die dritte Bremsleuchte sowie eine weitere Leuchte für den Laderaum. Der erhielt neue Schlösser an Seiten- und Heckportal.

Der Daily ist wieder ein Stück reifer geworden. Gerade der Antrieb und die Verarbeitung bereiten dem Fahrer echte Freude.

Auch gleitet die Schiebetür dank anderer Führung seidiger und leichter.

Komplett neu gestaltet hat die Iveco dagegen das Innenleben des Fahrerhauses, Vorbei ist's mit den missglückten Annäherungsversuchen einschließlich minderer Qualität an schmuckes Alfa-De-

sign. Jetzt geht's freundlich zu, viel hochwertiger, übersichtlich und geräumig. Und überhaupt nicht wie im PKW: Das Cockpit schwingt zweifarbig und harmonisch-symmetrisch geformt von links nach rechts. Instrumente und Bedienungselemente haben ein neues Niveau erreicht. Da wären jetzt ordentlich ablesbare Uhren hinter dem neuen Vierspeichenlenkrad, dazwischen ein Display, das endlich informiert und nicht nur ärgert. Es ist in zwei Ausführungen lieferbar, die edlere und größere Variante glänzt mit einem Bordcomputer, nennt dem Fahrer freundlich Wochentag und Datum.

In der Mittelkonsole versammeln sich die Tasten für Nebenfunktionen und die etwas klobigen Regler für Heizung und Lüftung. Zwischendrin gibt's eine Menge Ablagen für den Kleinkram, die Profis an langen Arbeitstagen gerne mit sich füh-

ren. Der Griff des Aschenbechers ist gleichzeitig als Klemme für Zettel ausgebildet, hinter der Front des Aschers taucht neben dem Zigarettenanzünder etwas versteckt eine weitere Steckdose zum Anschluss elektrischer Gerätschaften auf.

Große Teile kommen in den vielfach unterteilten, geräumigen Türfächern unter, die auch Getränkeflaschen aufnehmen. Und geradezu eine Ingenieursleistung sind die klappbaren Becherhalter, die sich links und rechts am Cockpit mancher Ausführungen finden. Übrig vom Interieur des Vormodells sind allein die Lenkstockhebel und die runden Lüftungsdüsen. Vergeben haben die Entwickler die Chance, unter dem Beifahrersitz einen anständigen Staukasten zu schaffen, hier gähnt unverändert nur ein tiefes Loch. Und das Handschuhfach ist zwar gekühlt, aber aufgrund seiner Form nur umständlich zu befüllen.

Im Vergleich zu früher ist die Materialanmutung eine Wonne: Strukturierte und griffsympathische Oberflächen statt sprödem Hartplastik, ansehnliche Verarbeitung statt Willkür und hässliches Geknarre – der Fahrer nimmt in einer anderen Welt Platz. Zu ihr gehört nun ein Joystick-Schalthebel, wie er bei Transportern heute üblich ist. Der kurze Hebel will ein wenig geführt werden, doch kein Vergleich mit der früheren Schaltung. Der Joystick schafft Platz an Bord, unterstützt vom Handbremshebel, der nun deutlich kürzer ausfällt.

Auffallend ist die hohe Sitzposition, in Verbindung mit dem optionalen Schwingsitz fast schon zu hoch geraten. Oder die vergleichsweise flache Position des unverändert starren Lenkrads. Kla-

TECHNISCHE DATEN

Iveco Daily: die neuen Motoren

Turbodiesel-Direkteinspritzer mit Common-Rail-Einspritzung, zwei oben liegende Nockenwellen mit Zahnriemen (2.3 HPI/HPT) oder Steu-

erkette (3.0 HPI/HPT), vier Ventile pro Zylinder, Abgasnorm Euro 4. Turbolader mit variabler Turbinengeometrie bei HPT-Motoren. Längseinbau, Antrieb auf Hinterräder. 2.3-Motoren mit Fünfgang-, 3.0-Motoren mit Sechsganggetriebe.

Motor	2.3 HPI	2.3 HPI	2.3 HPT	3.0 HPI	3.0 HPT
Zylinder/Hubraum, ccm	4/2287	4/2287	4/2287	4/2999	4/2999
Bohrung/Hub, mm	86,0/94,6	86,0/94,6	88,0/94,0	95,8/104,0	95,8/104,0
Leistung, kW (PS)/min	70 (96)/2900-3900	85 (116)/3100-3900	100 (136)/3100-3900	107 (146)/3300	129 (176)/3300
Max. Drehmoment, Nm/min	240/1800-2800	270/1800-3000	320/1800-3000	350/1400-3100	400/1450-3100
Wartungsintervall, km	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000



Aufgeräumte und klar gegliederte Fahrerkabine, zweifarbig gestaltetes Cockpit.



Jetzt deutlich besser ablesbare Instrumente und das frühere Höhlen-Design.

rer Fall: Der überarbeitete Daily will im Unterschied zu diversen neuen Wettbewerbern kein verkappter PKW sein, er ist und bleibt ein Truck. Dazu passt das Fahrverhalten: Das Lenkrad verlangt eine feste Hand, die Bremse nach einer kräftigen Wade. Und eine Sänfte ist der Daily auch nicht geworden, er findet einen Weg zwischen Komfort und robuster Härte.

Einen ausführlichen Blick verdienen die neuen Außenspiegel im Format mächtiger Elefantenhornen: Die Weitwinkel-

Einsätze haben Rekordgröße, sind annähernd so groß wie die Hauptspiegel und (endlich) manuell verstellbar. In der Praxis orientiert sich der Fahrer unterwegs jetzt an ihnen, blickt in den planen Spiegel nur zur Kontrolle des korrekten Abstands zum Hintermann.

Unverändert lieben die Entwickler das Programm. 2,9 bis 6,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, die Aufteilung in die drei Unterbaureihen L, S und C für unterschiedliche Gesamtgewichtsklassen und

Ansprüche an die Belastbarkeit des Chassis und seiner Achsen. Andere haben den Transporter nach Maß jetzt entdeckt, für den Daily ist er schon lange Programm.

Nur macht der Truck unter den Transportern jetzt auch noch mit seinem neuen Fahrerhaus und der feinen Technik unter der Haube Furore. Und wenn dann noch ein Diesel mit deftigem Drehmoment unter der Haube werkelt, dann macht das Fahren sogar richtig Spaß.

RANDOLF UNRUH

Iveco Daily: das neue Kastenwagen-Programm

Modell	Daily 29 L	Daily 35 S	Daily 35 C	Daily 40 C	Daily 45 C	Daily 50 C	Daily 60 C	Daily 65 C
Motoren, PS	96/116/136	96/116/136/176	96/116/146/176	96/116/146/176	146/176	146/176	146/176	146/176
Gesamtgewicht, kg	3200/3300	3500	3500	4200	4600	5200	6000	6500
Länge, mm	5077/5477/5997	5077/5477/5997/7012	5077/5477/5997/7012	5077/5477/5997/7012	5077/5477/5997/7012	5077/5477/5997/7012	7012	7012
Ladevolumen m ³	7,3-12,0	7,3-17,2	7,3-17,2	7,3-17,2	7,3-17,2	7,3-17,2	17,2	17,2