

Raus aus der Nische

Markantes Gesicht und komplett neue Figur: neuer Daily nach 15 Jahren und zahllosen Facelifts.

Neue Transporter gibt es zurzeit viele – der hier aber ist wirklich neu, will nun mehr sein als der Truck unter den Vans und geht auf den Mercedes-Benz Sprinter los.



Neue Sitze mit etwas tieferer Position und ein eher knappes Platzangebot in der Kabine.



Das Cockpit ist neu, auch Ungeübte kommen schnell zurecht. Eher spröde Materialien.

Der Gegner ist ausgemacht: „Unser Hauptwettbewerber ist der Mercedes Sprinter“, stellt Iveco-Chef Lorenzo Sistino fest. Und er legt selbstbewusst nach: „Wir glauben, wir bieten bessere Leistungen bei günstigeren Kosten.“ Das klingt angesichts der aktuellen Lage etwas vermessen. Der Sprinter ist mit mehr als 165.000 Einheiten im Jahr die unangefochtene Nummer eins bei gewerblich eingesetzten Transportern rund um 3,5 Tonnen Gesamtge-

wicht. Die Stückzahl des Daily dagegen ist mit gut 60.000 Einheiten im Jahr vergleichsweise bescheiden. Steckt er doch von jeher in der Nische des rustikalen Trucks unter den Vans. Aber genau aus dieser begrenzten Ecke drängt der Daily jetzt in seiner dritten Generation hinaus.

Sogenannte neue Transporter gibt es derzeit in Fülle, dieser aber ist es tatsächlich: Zwar setzt sich der Antriebstrang aus bekannten

Komponenten zusammen, doch Karosserie, Cockpit und Fahrwerk hat Iveco neu entwickelt. 80 Prozent des Karosserie-Rohbaus sind neu, nur beim Bodenblech gibt es Gemeinsamkeiten zum Vorgänger.

Neu ist schon das äußere Erscheinungsbild. Bullig tritt der Daily auf, sein Bug mit stumpfer Nase gliedert sich in mehrere Streifen, die Scheinwerferaugen sind geschlitzt. Er schaut nicht gerade böse drein, aber doch so energisch, dass man ihn lieber zum Freund denn zum Gegner hat. Von einer „schwebenden Motorhaube“ sprechen seine Designer – sie mögen es gerne blumig. Die Seitenpartie sieht mit ausgebuchteten Radläufen und Knick in der Beplankung etwas unruhig aus – wichtiger ist der Schutz der empfindlichen Blech-Weichteile durch breite Kunststoffleisten. Gekleidet ist der Daily in neue Farben. Das wäre keiner Erwähnung wert, gäb's da nicht eigenwillige Zuordnungen: Einem feurigen „Maranello-Rot“ steht ein düsteres „Leipzig-Grau gegenüber“ – eine subtile Wertung?

Das neue Cockpit

Seinem Fahrer bietet der Daily ein neues, sachlich eingerichtetes Cockpit. Zwar dominieren harte Kunststoffe, doch sie sind sympathisch genarbt und dezent dunkel eingefärbt. Die Grundform der Armaturentafel ähnelt einem V mit angesetzten Flügeln. Die Instrumente sind akzeptabel ablesbar, die Tasten übersichtlich aufgereiht, sie erinnern an den Kollegen Fiat Ducato. Die Drehregler von Heizung und Lüftung rasten sauber, in Top-Ausführungen mit Klimaautomatik tragen sie fesche Chromrähmchen.

Jede Menge Ablagen fassen den Hausrat des Fahrers. Ob Kleinkram oder Wasserflaschen im Überformat, alles kommt unter. Selbst an Kleiderhaken haben die Entwickler gedacht und an ein Schubfach für Park- oder Mautkarten. Dass die Dachablage etwas geschrumpft ist, liegt an der weiter nach oben gezogenen Frontscheibe – jetzt können auch Sitzriesen mit geradem Blick nach vorne schauen. Das Lenkrad ist im Durchmesser etwas geschrumpft, steht steiler, ist in der Tiefe verstellbar, immerhin. Wenn der nun 15 mm tiefer angeordnete Sitz noch ein, zwei Rasten weiter nach hinten fahren könnte, das rechte Knie weniger Kontakt mit der Konsole des Schalthebels hätte ...

Die Lenkung

Die Lenkung selbst arbeitet sensibel und trotzdem nicht nervös, der Daily reagiert präzise und ruhig auf Lenkbefehle. Es liegt am Fahrwerk, das die Ingenieure gründlich in die

Fiat Ducato

Schwacke bestätigt hohe Wertstabilität

Der neue Fiat Ducato gehört nach Berechnungen von Schwacke zu den wertstabilsten Transportern auf dem deutschen Markt. Für die Modellvariante mit 2,3-Liter-Turbodieselmotor (95 kW/130 PS) prognostizieren die renommierten Marktspezialisten nach 36 Monaten und einer Laufleistung von 90.000 Kilometer einen Restwert von noch 39 Prozent.

Jochen Ehrlich, Leiter der Marktreaktion bei Schwacke: „Die Ergebnisse unserer Car-To-Market-Restwertanalyse für den neuen Fiat Ducato deuten auf ein hohes Maß an Wertstabilität hin. Interessenten können sich auf gute Wiederverkaufschancen freuen.“ Die Gründe für die hohe Wertsta-

bilität des Fiat Ducato sieht Schwacke in guten Verbrauchswerten, im Vergleich zur Ladekapazität und zum Wettbewerb günstigen Listenpreis, guten Fahreigenschaften und einer umfangreichen Sicherheitsausstattung.

Serienmäßig ist die gerade eingeführte neue Generation des Fiat Ducato in allen Versionen mit elektronischem Fahrstabilitätsprogramm (ESC) ausgerüstet, das den Ladezustand des Fahrzeugs berücksichtigt und zusätzlich die Berganfahr-Hilfe (Hill Holder) sowie die elektronische Überschlagsvermeidung (Rollover Mitigation) enthält. Auch Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Das Motorenangebot reicht von 84 kW (115 PS) bis 132 kW (180 PS). Je nach Modellvariante bietet der neue Fiat Ducato bis zu 17 m³ Ladevolumen, eine maximale Zuladung von bis zu 2,1 Tonnen und ein zulässiges Gesamtgewicht bis zu 4,4 Tonnen.



Eine Nase für Transporter: Der Daily tritt in einer Vielzahl von Varianten an, Iveco zählt 8.000 Möglichkeiten.

Mangel genommen haben. Unverändert gibt es zwei unterschiedliche Vorderachsen. Bei den leichten Daily-Fahrzeugen ist's eine Achse mit doppelten Dreieckslenkern und Querblattfeder, die schwereren Kaliber rollen auf einer Doppelquerlenkerachse mit Drehstabfedern. Beide Aggregate sind neu entwickelt, beide benehmen sich – zumindest bei beladenem Transporter – sehr zivil, bis in die mittleren Gewichtsklassen hinauf fast sanft. Und da auch die Hinterachse



Neuer Radstände eine Vielzahl von Längen und Höhen, dazu ein Jumbo mit Rekordmaß von 19,6 m³ Ladevolumen.



Für die schweren Daily ab 5,2 Tonnen Gesamtgewicht: neue Doppelquerlenkerachse mit Drehstabfedern.

Für die leichten Daily bis 4,2 Tonnen Gesamtgewicht: neue Doppeldreieckslenkerachse mit Querblattfeder.

Der Iveco ist nach wie vor ein Transporter mit kräftigem LKW-Einschlag und in dieser Klasse mit hoher Nutzlast fast ohne Wettbewerb.

überarbeitet wurde, verhält sich der bisher immer etwas ungehobelte Daily plötzlich richtig menschenfreundlich, wenn er gut bepackt ist. Diese neue Hinterachse mindert die Tendenz des Hecktrieblers zum Übersteuern, senkt die von Hause aus üppige Ladehöhe um 55 mm auf ein verträglicheres Maß und ist überdies acht Kilogramm leichter. Die Kastenwagen fahren mit Parabelfedern, die Fahrgestelle mit stämmigen Trapezfedern. Wer's sanft mag, wählt eine Luftfeder.

Den guten Eindruck verstärkt die neue Sortierung der Radstände, verschwunden sind unangenehm schwänzeln Varianten mit kurzem Radstand und langem Überhang. Nun sind die Kombinationen harmonisch abgestimmt, und genauso so fährt sich der Daily denn auch. Und falls der Fahrer über die Strenge schlägt, geht das ESP auf Nummer sicher und bremst ihn früh und unnachgiebig ein. Darüber hinaus hält sich das Angebot an Assistenzsystemen in Grenzen: Gerade mal ein Spurassistent findet sich in der Liste – da gibt's anderswo weit mehr Fahrerhilfen. Iveco schaut auf andere Dinge, hier bevölkern handfeste Komponenten wie Differenzialsperre, Luftfederung an der Hinterachse oder Telma-Retarder die Aufpreisliste.

Aber überaus belastbar ist der Daily, da hängt er seine Wettbewerber ab. Wieder geht's hinauf bis 7 t zGG. Und je nach Variante trägt die Vorderachse bis zu 2,5 t.

Die Motoren

An passenden Motoren für jede denkbare Gewichtsklasse fehlt es nicht. Da wäre der bewährte 2,3-Liter in drei Varianten mit 78 kW (106 PS), 93 kW (126 PS) und 107 kW (146 PS). Hinzu kommt der bullige Dreiliter, zwar ein Schwergewicht, aber mit ebenfalls 107 kW (146 PS), 125 kW (170 PS) und 150 kW (205 PS) bärenstark. Noch bemerkenswerter ist das maximale Drehmoment von bis zu 470 Nm. Neu: Die beiden unteren Stufen der großen Maschinen

gibt es bereits in Euro 6 mit SCR-Technik und Adblue-Einspritzung. Darüber hinaus hält Iveco noch seinen kräftigen Erdgasmotor bereit, ein E-Daily ist in Entwicklung. Alle Motoren sind mit Sechsgang-Schaltgetrieben gekoppelt. Wobei der Unterschied spürbar ist: Das Getriebe für die starke Maschine schaltet sich deutlich zäher und erfordert mehr Kraft als die leichtgängige Ausführung für den kleineren Motor. Auch die Automatisierung namens Agile wird es im neuen Daily wieder geben.

Und Spritsparteknik hält Einzug. Auf Wunsch reduziert bei vier der sechs Euro-5-Motoren „Ecoswitch“ per Knopfdruck Drehmoment und Leistung. Der Eingriff in die Manneskraft ist je nach Leistungsstufe mal milder und mal wilder und soll bei leerem Fahrzeug unnötige Leistungsabforderung reduzieren. Dann wären da noch Leichtlaufreifen, eine bessere Aerodynamik, ein geregelt arbeitender Klimakompressor, Motoröl mit geringerer Viskosität und reibungsarme Kolbenringe. Im Angebot ist außerdem Start-Stopp. Macht zusammen im Vergleich zum Vorgänger einen Minderverbrauch von 5,5 bis 14 Prozent. Im Bestfall sinkt der Normverbrauch des neuen Daily in Regionen um sieben Liter.

Der Laderaum

Bleibt als Kriterium noch der Laderaum des Kastenwagens. Auch hier hat Iveco das Angebot neu sortiert. Das Baukastensystem setzt sich aus drei Radständen, fünf Längen und drei Höhen zusammen. Macht neun Varianten von 7,3 bis zum neuen Transporter-Rekordmaß von 19,6 m³. Im Maximalfall fährt damit ein imponierender, 7,5 m langer Frachter vor. Dabei haben sich die Entwickler sogar zurückgehalten, denn die Wände des Laderaums sind im oberen Bereich deutlich eingezogen, der Kastenwagen ist keine Kiste.

Für das Fahrgestell mit Fahrerhaus stehen sogar sechs Radstände von 3.000 bis mm zur Wahl. Das passt für Aufbauten bis zu 6,2 m Länge. Das kann der Daily vor allem als Siebentonner gebrauchen – der Iveco ist nach wie vor ein Transporter mit kräftigem LKW-Einschlag und in dieser Klasse mit hoher Nutzlast und Transporter-Grundform fast ohne Wettbewerb. Seine Basis bilden unterschiedliche Rahmen für Kastenwagen und Fahrgestell – unter dem identischen Fahrerhaus stecken zwei unterschiedliche Plattformen mit identischen Komponenten.

Und dann wäre da nochmals Iveco-Chef Lorenzo Sestino mit einer weiteren Attacke auf den Wettbewerb: „Wir haben alles geändert, nur nicht den Preis.“

Randolf Unruh

Die neue App Hotel Guide

Suchen, buchen, **APP**fahren!

Links+Rechts
der utobahn

www.autobahn-guide.com

**JETZT AUCH FÜR
ANDROID!**



Entdecken Sie die neuen Funktionen

Zu jeder Autobahnroute finden Sie ab sofort auch Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Tankstellen. Nutzen Sie die Möglichkeit, direkt bei Ihrem Wunschhotel online zu buchen!



Kostenlos für iOS (Apple) und Android in Ihrem App Store bzw. Google Play Store.



iOS



Android