

Kleiner Kipper groß in Form

Mit satter Nutzlast zielt der große Daily auf die etablierten Kräfte im Mittelgewicht. Mit einem Anhänger am Haken ist er mit knapp sieben Tonnen unterwegs. Und liefert mit Transporter-Technik im schweren Einsatz eine Steilvorlage, wenn es um Wirtschaftlichkeit geht.

Der italienische Hersteller Iveco geht in der Siebentonnen-Klasse gleich mit zwei Modellen ins Rennen. Als Klassiker gilt der Eurocargo mit ausgewachsenem LKW-Konzept, der sich aber zunehmend gegen die Konkurrenz aus dem eigenen Hause erwehren muss. Es ist der Daily, der in der Transportergilde als Größter und Schwerster gilt, aber als leichter LKW das Leichtgewicht gibt. Der groß gewordene Daily macht dem Eurocargo das Leben zunehmend schwer, als Siebentonner kann er legal vier Tonnen, gut eine Tonne mehr als sein großer Bruder, auf seinen Leiterrahmen laden. Hinter dem Allzweckfahrzeug von Iveco verbirgt sich stets ein verkappter leichter LKW mit belastbarem Rahmen – erst recht, wenn er ein C im Namenszug trägt. Das steht dann für einen besonders kräftig dimensionierten Rahmen mit hohen Reserven, wie sie am Bau und für Heavy-Duty-Einsätze gefragt sind. Die zulässigen Achslasten zeigen, dass der Daily damit noch nicht am Limit ist – er verträgt durchaus schwere unteilbare Ladungen, die nicht gleichmäßig auf beiden Achsen ruhen. Reicht das nicht, darf der Italiener einen 3,5-Tonnen-Anhänger an den Haken nehmen, die hydraulische Bremsanlage



Sinnvolle Investition: der verzinkte 3,5-Tonner stemmt Baumaschinen oder Material



Sachliches Cockpit ohne Spielereien – nur an Ablagen mangelt es.



Verbesserte Arbeitshaltung: Der Fahrer sitzt auf mechanisch gedämpftem Isri-Stuhl, neu ist die Lenksäulenverstellung.

erlaubt allerdings nicht mehr. Aber gut 6,5 Tonnen Nutzlast sind ja auch nicht ohne, gerade wenn man sie nur gelegentlich braucht.

Positiv: die Lenksäulenverstellung

Im innerstädtischen Nahverkehr ist der Daily ohnehin in seinem Revier. Er punktet gegenüber mittelschweren LKW dank Kurzhauber-Konzept mit dem bequemeren Einstieg und bester Übersicht. Seine schlanke Kabine hält mehr Platz bereit, als man vermutet. Vor allen Dingen einen kaum behinderten Umstieg auf die rechte Seite ohne Motortunnel, seine Sitzplätze sind vollwertig nutzbar. Der Fahrer sitzt hydraulisch gedämpft auf Isri-Gestühl, die Sitzschiene reicht Langbeinern vollauf. Neu ist die Lenksäulenverstellung, auf die Daily-Fahrer so lange warten mussten – jetzt geht der griffige Lenkradkranz richtig zur Hand, auch der Schalthebel flutscht zügig durch die Gassen. Und der Dreiliter-Dieselmotor kommt sofort zur Sache, kurz übersetzt stemmt er sich kein bisschen zögerlich gegen Fahrwiderstände. Wendig wie ein PKW umrundet der Daily enge Kurven und Kehren auch mit Anhänger, die



Betont effiziente Lösung: Siebentonner-Daily plus 3,5-Tonnen-Anhänger

Lenkung arbeitet leichtgängig und feinfühlig genug. Also Daumen hoch in Stadttrevier, bei häufig wechselnder Ladung – erst recht, wenn von Hand be- und entladen wird – verdient die niedrige Ladekante noch ein paar Extrapunkte.

Im Gespannbetrieb macht sich der Humbaur-Tieflader im Heck kaum bemerkbar, so sauber und stoßfrei läuft er hinterher. Der große Daily rollt sauber geradeaus, je größer desto besser, die schwere Pritsche macht ihm nicht zu schaffen. Die robuste blattgefederete Hinterachse wird von einem kräftigen Stabilisator domestiziert und hält hoher Auslastung stand, ohne übermäßig auszukeilen. Die Vorderachse mit Einzelradführung spurt sauber und federt mit Drehstäben wie ein Transporter.

Elastizität großgeschrieben

Geht es über Land, haben die 400 Nm des Vierzylinders mit gut zehn Tonnen natürlich alle Hände voll zu tun. Gut 17 Sekunden vergehen aus dem Stand bis auf 60 km/h, eine halbe Minute braucht es, um an Autobahneinfahrten Tempo 80 zu erreichen – gefühlsmäßig unendlich lang, aber die unbestechliche Statistik verrät: Der italienische Bestseller beschleunigt mit zehn Tonnen etwa gleich schnell, wie man es von mittelschweren LKW

kennt. Einmal im Rollen, lässt der fleißige Leichtathlet unter der Haube ohnehin nichts mehr anbrennen. Stoisch hält er das Tempo, dank der hohen Elastizität, die der Dreiliter-Diesel an den Tag legt. Ganze 400 Nm, wir möchten kein einziges vermissen, wuchten die Kolben bei 1.250 bis 3.000 Touren auf die Kurbelwelle. Darüber serviert das Doppelnockenwellen-Aggregat die vollen 125 kW/170 PS (von 3.000 bis 3.500 Umdrehungen), der schwere Daily kommt damit gut voran.

Der mit Doppelturbo beatmete Vierzylinder hat mit dem Standard-Antriebsstrang (Achsisübersetzung $i = 4,30$) wenig Mühe, auf der Landstraße bei zulässigen 60 bis 65 km/h schnurrt er im 6. Gang mit gut 1.600 Umdrehungen leise vor sich hin, hat für leichte Steigungen sogar noch Reserven. Wird es steiler, greift man zum Schalthebel – aber längst nicht so häufig wie vermutet. Das automatisierte Agile-Getriebe für rund 1.100 Euro Aufpreis könnte LKW-Anfängern den Job erleichtern, ob es allerdings mit besseren Fahrleistungen oder günstigeren Kraftstoffverbräuchen belohnt, bleibt pure Spekulation. Geht es steil bergab, vermissen wir eine Dauerbremse, ein Telma-Retarder oder eine Motorbremse, die es beispielsweise im Fuso Canter gibt, könnte hier gute Dienste leisten.



Prima Spiegel an langen Armen

Der italienische Bestseller beschleunigt mit zehn Tonnen etwa gleich schnell, wie man es von mittelschweren LKW kennt.

Fakten kompakt Iveco Daily 70 C 17 als 10,5-t-Gespann

Motor

Reihenvierzylinder, 2 obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, zweistufige Aufladung, LLK, Euro 5 EEV serienmäßig mit AGR und Partikelfilter.

Hubraum: 2.998 cm³

Leistung: 170 PS/125 kW bei 2.990 bis 3.500/min

max. Drehmoment: 400 Nm bei 1.250 bis 3.000/min

Kraftübertragung

Heckantrieb, Sechsgang-Hand-

schaltgetriebe ZF 6 S 400 OD, Gangspreizung von 5,373 bis 0,791, Hinterachsübersetzung $i = 4,30$, Nebenabtrieb am Getriebe

Fahrgestell

Vorn: Einzelradführung mit Doppelquerlenkern und Drehstabfederung, 2,5 t Traglast, Stoßdämpfer, Stabilisator

Hinten: starre Antriebsachse an Halbelliptikfedern, 5,35 t Traglast, Stoßdämpfer, Stabilisator, hydraulisch betätigte Scheibenbremsen an allen Achsen,

ESP plus ABS und ASR

Bereifung: 225/75 R 16

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe:

5.975 x 2.350 x 2.335 mm

Zuglänge: 10.800 mm

Radstand: 3.450 mm,

Leergewicht Daily: 2.900 kg

Leergewicht Anhänger: 720 kg

Nutzlast Daily: 4.100 kg

Nutzlast Anhänger: 2.780 kg

zul. Gesamtgewicht Daily: 7.000 kg

zul. Anhängelast: 3.500 kg

zul. Gesamtzuggewicht: 10.500 kg

Testgewicht: 10.100 kg

Preis (netto in Euro)

Grundpreis Iveco Daily 70 C17 EEV

Chassis **40.860,-**

Humbaur-Tieflader HS 353016

4.256,-

Messwerte

Fahrgeräusch bei 80 km/h:

65,6 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

17,0 l/100 bei 58,6 km/h

Beschleunigung:

0–60/80 17,5/30,6 s



Kräftig auf der Hinterhand: Die blattgefederte Hinterachse verträgt bis zu 5,35 t (Bild ganz oben).

Flexibel im Heck: Der Daily-Kipper trägt zwei Anhängerkupplungen.



Eng am Rahmen: 100-Liter-Kunststofftank

Die reine Schleppleistung des kleinen Motors verzögert zu wenig, da hilft nur der entschlossene Tritt auf die Betriebsbremse. Überhaupt sind die hydraulischen Scheibenbremsen mit den zehn Tonnen gut gefordert und dürften bei jedem Werkstatttermin erhöhte Aufmerksamkeit genießen. Aber immerhin bekommt der Daily ESP serienmäßig mit auf den Weg, was nicht jeder LKW in seiner Klasse von sich behaupten kann.

Kosten-Nutzen-Vorteil mit Hänger

Die Stunde der Abrechnung folgt an der Tankstelle, 17 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer nimmt der moderne Doppelnockenwellen-Diesel zu sich und kann sich im Vergleich mit mittelschweren LKW durchaus behaupten. Obwohl kleine Räder und ein paar mehr den Rollwiderstand erhöhen: Aerodynamisch sind

von der offenen Ladepritsche plus großem Speditionsanhänger keine Vorteile zu erwarten. Freude kommt auf, wenn man die Kosten-Nutzenrechnung vergleicht: Allein 2,7 l/100 km pro Tonne, die Anschaffungskosten für das Gespann liegen deutlich darunter – hier kann kein gestandener mittelschwerer LKW mithalten.

Unser Fazit

Die klassischen 7,5-Tonner vom Schlage eines Mercedes Atego, MAN TGL oder Iveco Eurocargo sind angezählt. Sie bieten legal viel zu wenig Nutzlast, längst weist der Trend in eine andere Richtung. Große Kleine wie der Iveco Daily als Siebentonner machen künftig das Rennen. Sie sind deutlich günstiger zu haben und zu betreiben – und für LKW-Novizen einfacher zu bedienen. Der Fahrer braucht sich kaum mit LKW-Wissen belasten. Er benötigt heute die Fahrerlaubnis C1 oder hält noch den alten 3er-Führerschein vor. Mit Anhänger braucht es schon den Führerschein C1E, der zumindest nicht alle fünf Jahre verlängert werden muss.

Die letzte Modellpflege hat den Daily gründlich modernisiert. Endlich bekommt der Daily, was er längst verdient: eine Lenksäulenverstellung, die den Fahrer vernünftig sitzen und lenken lässt. Obendrein spendiert Iveco ein ganzes Paket an modernen Sicherheitssystemen: mit ESP, Hydraulic Fading Compensation, Motorschleppregelung, Hillholder, Anhängerspurbstabilisierung und einiges Andere mehr. Als Siebentonner läuft der Iveco-Evergreen Daily zu großer Form auf, mit Anhänger fährt er richtig effizient. **Wolfgang Tschakert**

TRAILER JOURNAL 2014



ERSCHEINT IM
NOVEMBER 2013
ANZEIGENSCHLUSS
18. SEPTEMBER 2013

**Beratung/
Telefonische Buchung:**
Cornelia Assem
Tel. +49 2151 5100-123
cornelia.assem@stuenings.de

WWW.TRAILER-JOURNAL.COM