



Iveco Daily

Das Umwelt-Quartett

Aller guten Dinge sind vier: Iveco Daily mit Elektromotor, mit Erdgasantrieb, als Hybrid und mit dem aktuellen Diesel

Die Umweltschoner von Iveco stehen unschuldig-weiß und ökogrün in Reih und Glied. Der Daily hat sich zum Eco-Daily gemausert, und die Iveco stört es überhaupt nicht, dass die Schreibweise von Ökologie und Ökonomie ganz nahe beieinander liegt. Die neue Daily-Generation ist die automobiler Jamaika-Koalition: Die beliebte Daily-Hülle als verträgliche Plattform fürs große Ganze, der Antrieb je nach Ausprägung sehr wirtschaftsbetont oder auch umweltschonend.

Ob Diesel in EEV-Qualität, ob Erdgasmotor, ob Hybrid oder gar Elektroantrieb – der Daily hat's, Iveco spielt Umweltquartett. Dies sehr ernsthaft: Mit Ausnahme des Hybriden steht sogar alles in der Preisliste. Selbst der E-Daily findet sich hier als erster Serientransporter mit Elektroantrieb. Andere malen derlei noch als Wunderwerk der Technik für die mittlere Zukunft an den Horizont. Die Redaktion hat die Saubermänner ausprobiert – und stieß auf Überraschungen.

Sanft schnurrt der E-Daily. Wer Katzen mag, der schätzt auch den Daily mit Elektroantrieb. Friedlich schnurrt er vor sich hin, wenn der Fahrer das Gaspedal streichelt. Und an eine kapriziöse Katze erinnert auch der etwas gewöhnungsbedürftige Umgang mit dem E-Transporter. Hinter einer Tankklappe in der Seitenschürze zum Beispiel verbirgt sich eine Steckdose, am Armaturenbrett wartet ein knallroter Not-Aus-Knopf auf Krisensituationen.

Die Krise aber tritt nicht ein. Zwar zündet nichts im Motorraum, doch trotzdem wird der Zündschlüssel wie gewohnt gedreht. Der Wählhebel – ein Getriebe spart sich der E-Daily – kennt nur die der Stufen D, N, R, er steht beim Start in „N“ wie neutral. Es summt zunächst dezent und friedlich in den Daily-Eingeweiden, flugs den Maschinentelegraphen auf „D“ gerückt, dann geht die Post ab. Das Gaspedal verwandelt sich im E-Daily in ein Fahrpedal, der Fahrer gibt nicht Gas, sondern Strom.

Während sich der Stromer munter in den Verkehr einfädelt, singt und summt er freundlich-fröhlich vor sich hin. Der katzenartige E-Daily fährt trotzdem die Krallen aus, saust überraschend vehe-



Im Vergleich zu anderen Erdgasmotoren überraschend spurtstark: Der Daily mit kräftiger Drei-Liter-Maschine.



Sauberes Quartett: Vier Daily mit gereinigtem Dieselmotor, Erdgasantrieb, Hybrid und Elektromotor. Die Abgasstufe EEV ist selbstverständlich.

mal neugierig wegen des ungewohnten Geräuschs.

Ein Display im Cockpit zeigt unter anderem die Temperatur der einzelnen Batterien und ihren Ladezustand. Doch die Anzeige bleibt während der Testfahrt fast regungslos: Der E-Daily fährt und fährt, ein warnender Hinweis auf leere Akkus taucht nicht auf.

Je nach Ausrüstung ruhen zwischen zwei und vier Stromspeicher in Kästen unter dem Bauch des Daily. Es handelt sich um Natrium-Nickelchlorid-Hochtemperaturbatterien, der Begriff Zebra-Batterie ist einfacher. Sie mögen es warm, rund 300 Grad Celsius sind ideal. Jede von ihnen bringt es auf imposante 21,2 Kilowattstunden Energie, daraus resultiert je nach Modell und Zahl der Akkus eine stattliche Reichweite von 70 bis 130 Kilometern. Geladen wird per Rekuperation und an der Steckdose: An 380 Volt dauert es acht

ment los. Er profitiert von einem prinzipbedingten Vorteil des Elektromotors: Das volle Drehmoment steht ab Start zur Verfügung. Bis zu 60 kW leistet die Maschine im 3,5-Tonner, entscheidender sind 260 Nm Drehmoment als Durchzugskraft. Der Fünftonner legt mit 80 kW Leistung und 300 Nm noch ein Brikett mehr auf. Maximal 70 Sachen lässt die Iveco den E-Daily rennen, das reicht für die Stadt.

Beim Gaswegnehmen ist Bremswirkung spürbar – der Daily rekuperiert, wandelt Bremsenergie in Strom um. Und steht nach kurzer Zeit – wer vorausschauend fährt, benötigt die Betriebsbremse nur selten. Der Transporter heult und jault beim Verzögern ein wenig, als wäre ihm kraftvolles Beschleunigen lieber. Mancher Fußgänger blickt sich um, mal erschreckt ob des leisen Transporters,

MAN | Rental



Full-Service für maximale Wettbewerbsfähigkeit.

Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Wettbewerbsfähigkeit – diese drei Faktoren entscheiden, ob ein Fuhrpark erfolgreich unterwegs ist.

Aus diesem Grund bietet Ihnen MAN Rental ein einzigartiges Konzept an: Premium-Fahrzeuge der neuesten Generation, kombiniert mit flexiblen Mietoptionen und einem unschlagbaren Komplettservice.



Der erste große Elektro-Transporter, der serienmäßig in Fertigung ist: Iveco Daily mit E-Antrieb und überraschend großer Reichweite. Unter der einstigen Motorhaube des E-Daily steckt jeweils ein Ladegerät pro Batterie.



Mit Filter und EEV-Abgasstandard ebenfalls ein Transporter für die City: Daily mit aktuellem Dieselmotor.

Stunden, etwa 1.000 Ladezyklen sollen die Batterien maximal vertragen, 300 sind garantiert. Unter der geöffneten Motorhaube gucken den Beobachter Ladegeräte mitsamt Kühlgebläse an. Trotz Batterien belüftet sich die Nutzlast des Daily als Kastenwagen je nach elektrischer Ausrüstung und Modell auf knapp 700 bis 3.000 kg – ist doch was.

Und keine Frage: Der Fahreindruck überzeugt. Hat mit dem Elektro-Daily die Zukunft im Kurzstreckenverkehr begonnen? Ernüchternd ist der Blick in die Preisliste: Die Elektrifizierung kostet je nach Anzahl der Batterien netto zwischen 74.000 und 104.000 Euro. Plus Transporter. Der Daily für einen sechsstelligen Preis? Da wird man sich etwas einfallen lassen müssen. Und eine einzelne neue



Batterie gibt es für 14.000 Euro zum Nachkaufen, neu aufgearbeitete Akkus liefert der Hersteller für 2.500 Euro, auch kein Pappenstiel. Manchen schreckt der Preis nicht ab: „Wir haben schon zehn verkauft“, betont Produktmanager Martin Imhoff.

Hybrid: zwischen heute und morgen. Heißt der nächste Schritt Transporter mit

Hybridantrieb? Die Kombination zweier Antriebe ist nicht nur technisch, auch in ihrer Benennung kompliziert, es handelt sich beim entsprechenden Daily um einen seriell-parallelen Mildhybrid. Er muss im Unterschied zum Elektro-Daily erst zur Serie reifen. Der Antrieb versetzt unkundigen Fahrern zunächst einen Schreck: Kaum ist der Diesel gestartet, geht er schon wieder aus. Der Daily fährt elektrisch los, das ist Sinn der Angelegenheit. Sanft und leise zieht der Hybrid von dannen.

Wird allerdings per Gaspedal hohe Leistung abgefordert oder eine bestimmte Geschwindigkeit überschritten – ungefähr dann, wenn das automatisierte Agile-Getriebe beim konventionellen Antrieb von Gang eins in zwei hochschalten würde –, setzt der Diesel plötzlich als Verstärker ein. Das versetzt dem geräuschverwöhnten E-Fahrer erneut einen Schreck – sind Verbrennungsmotoren wirklich so laut? Hier poltert ein Selbstzünder mit 2,3 Liter Hubraum los. Von Hause aus kein Ausbund an Laufruhe, wirkt die Maschine in diesem Umfeld ungehobelt und wie ein Störenfried.

Geht der Fahrer vom Gas, wird der Diesel in den Ruhezustand versetzt, es geht elektrisch weiter. Ein erneuter leichter Tritt aufs Gas weckt den Diesel wieder. Das Prozedere führt zu einem etwas unharmonischen An und Aus des Diesels. Je nach Strecke springt er fast im Sekunden-takt an oder stoppt, etwa in einer Drei-bigerzone mit Vorfahrtstraßen rechts vor links. Auch bei Landstraßenfahrt irritiert es, wenn der Diesel beim Gaswegnehmen in der Kurve plötzlich abstirbt. Ganz anders der Eindruck in verkehrsberuhigten Zonen: Bleibt der Daily unter 20 km/h, fährt er so lange elektrisch, wie es der Füllstand seiner Batterien erlaubt. Das lauteste Geräusch an der Ampel sind dann entweder Blinker oder Lüftungs-gebläse – faszinierend.

An Dampf fehlt es nicht: Hat's der Fahrer sehr eilig, hinterlässt er schwarze Striche auf den Asphalt. Bei voller Beschleunigung von der Ampel weg kann der Hybrid-Daily vor lauter Kraft kaum laufen. Kein Wunder, die Kombination von Dieselmotor (85 kW/115 PS, 270 Nm) und Elektromotor (32 kW, 240 Nm) will gezähmt werden.

Den schlanken E-Motor bringt die Iveco zwischen Motor und Getriebe unter. Unter dem Bauch des Daily speichert eine Nickel-Metall-Hybrid-Batterie den Strom. Später wird der Hybrid-Daily Lithium-Ionen-Batterien der nächsten Generation erhalten, das bedeutet weniger Gewicht

Der Elektro-Daily überzeugt beim Fahren, der Blick in die Preisliste: ernüchternd ...

und Platzbedarf bei höherer Leistung, schnelleres Aufladen, längere Lebensdauer. Die Antriebstechnik steuert Bosch zu, sie soll Verwandtschaft zum künftigen Porsche Cayenne Hybrid haben, das klingt nobel. Den Anlasser kann man sich sparen, diesen Job übernimmt die E-Maschine. Sie dient im Schubetrieb und beim Bremsen ebenfalls als Generator, liefert Strom. Das Bremsen ist indes ein wenig schwer zu dosieren, es fehlt noch an Feinabstimmung. Effekt des Hybridantriebs: Der Verbrauch sinkt bis zu einem Drittel, entsprechend drastisch reduziert sind auch die Emissionen. Indes verringert sich auch die Nutzlast nach derzeitigem Stand um rund 200 kg.

Fazit: Der Daily Hybrid verbindet zwar die Vorzüge von Diesel und Elektromotor – aber zurzeit längst noch nicht so harmonisch, wie es sich gehört. Iveco läst ihn reifen. Produktmanager Imhoff: „Den Daily Hybrid gibt es jetzt noch nicht, aber im kommenden Jahr zu kaufen.“

Großer Diesel: der Geschmeidige. Im Laden steht der Daily dagegen bereits jetzt mit der überarbeiteten Drei-Liter Maschine. Ein fest zupackender Diesel ist für einen gestandenen Transporter noch lange nicht zu ersetzen. Der große Vierzylinder ist das Sahnestück im Daily-Angebot. Diese Sahne ist sauber: doppelte Aufladung durch zwei Turbolader, Abgasrückführung und Partikelfilter. Ergebnis ist die Einstufung nach Abgasstufe EEV, schärfer als Euro 5, nicht vorgeschrieben, sondern freiwillig. Da darf Iveco den Transporter mit Fug und Recht „Eco-Daily“ nennen.

Dank Biturbo zieht der Daily kräftiger denn je an. Zwar sank die Leistung mini-

mal auf 125 kW (170 PS), doch das Drehmoment blieb mit 400 Nm erhalten, es steht bei 1.250 Touren knapp über Leerlauf an. Der Motor läuft für einen großen Vierzylinder erstaunlich seidig und kultiviert. Prima ist der Antritt selbst aus niedrigsten Drehzahlen. Das klappt so gut, dass statt des Sechsganggetriebes auch drei Gänge reichen würden: zum Anfahren, für Kurzstrecken, für die Autobahn. Tempo 30 und vierter Gang, da rollt der Daily gelassen mit 1200 Umdrehungen durch die Dreißigerzone. Er zieht sogar souverän aus noch tieferen Dreh-

zahlkellern, nur ein asthmatisches Raseln des Getriebes irritiert kurzzeitig. Dann dreht der Daily willig bis gut 4.000/min – doch wer bitte kommt mit der bulligen Maschine jemals dorthin? Angesichts der Qualitäten des prächtigen Motors werden Wünsche wach: Sollte tatsächlich irgendwann das Ende des Diesels nahen, dann möge man diesen Motor bitte erst ganz zum Schluss einäschern.

Die Alternative heißt Erdgas. Wer weiß, vielleicht überlebt dann die Erdgas-Aus-

Weniger Kraftstoff, mehr Umwelt.

Seiner Zeit voraus: der aerodynamische Eco Liner von KRONE.


Wir transportieren Zukunft



gabe dieses Motors. Bekanntlich verwandelt Iveco entgegen üblichen Gepflogenheiten keinen Benziner in einen Gasmotor, sondern ihren Parade-Diesel. Das Ergebnis ist ungewohnte Durchzugskraft: Mit 350 Nm Drehmoment tritt der Motor an, zeigt zwar bei ganz niedrigen Drehzahlen etwas weniger Biss als die stärksten Daily-Diesel, bewegt sich aber mit 100 kW (136 PS) Leistung auch in gängigeren Regionen.

Dank neuem Zylinderkopf mit Fremdzündung tritt der Ex-Diesel wie ein Benziner auf, läuft recht sanft und vor allem leise. Beim Anfahren ist eine Portion Gas notwendig, sonst gibt's einen peinlichen Hüpfen. Auch der Gas-Daily dreht bei Bedarf hoch wie der Diesel, subjektiv brummt er ein wenig vernehmlicher als der identische Motor im Konzernbruder Fiat Ducato.

Von überraschender Variantenvielfalt ist das Angebot an Gastanks. Ganz nach gusto kann sich der Käufer zwischen Reichweite oder Nutzlast entscheiden. Ein kleiner Benzintank enthält eine Reserve von 14 Litern für rund 100 Kilometer. Damit der Fahrer dies nicht mutwillig ausnutzt, sind hier Leistung (85 PS) und Drehmoment (230 Nm) deutlich reduziert. Erheblich weniger Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe sowie Stickoxide, praktisch kein Schwefeldioxid oder Rußpartikel – der Erdgas-Daily fährt mit EEV vor, ist also nach derzeitigem Maßstab nicht sauber, sondern rein. Der Preis liegt näher an der Realität: Im Vergleich zum EEV-Diesel beläuft sich der Aufschlag auf netto 4.680 Euro. Dank seiner Qualitäten ist der Daily mit 300 bis 400 Einheiten im Jahr „mit Abstand Marktführer“, so Martin Imhoff. Die Gas-Zeit wird kommen, wenn der Dieselpreis in die Höhe schießt.

Angesichts der beschlossenen künftigen CO₂-Grenzwerte für Transporter in der EU sieht es aber auch hoffnungsvoll für Hybrid- und E-Daily aus. Das Quartettspiel um die Saubermänner erst richtig los. Iveco hat beim Daily ein gutes Blatt auf der Hand.

RANDOLF UNRUH

**Alle Tests und Fahrberichte auch
unter www.kfz-anzeiger.com**