



Guter Bekannter: Die aktuelle Generation des Daily unterscheidet sich nur minimal durch den dezent lächelnden Kühlergrill von den bisherigen Ausgaben.



Hohes Dach, langer Überhang und Hinterradantrieb: ESP ist keine Fehlinvestition für den Iveco Daily.

Richtig geschaltet

Automatisierte Getriebe sollen Fahrer, Material und die Kraftstoffbilanz schonen. Wie setzt der Iveco Daily Agile diese Vorgaben um?

An so manch gutem Bekannten sind in der Blüte seines Lebens ganz neue Seiten zu entdecken. Was bei Menschen als Midlife-Crisis zu heiklen Gemütszuständen und Handlungsweisen führen kann, sieht im Automobilbau ganz anders aus. Beispiel Transporter Iveco Daily: Nach sechs Jahren fährt hier ein reifer Transporter auf dem Höhepunkt seiner Laufbahn vor. Man kennt die Vorzüge, auch manche Schrulle des Haudegens. Und nimmt als Käufer gerne mit, was sich die Iveco so einfallen lässt, den Daily frisch und attraktiv zu halten – im Unterschied zum Menschen bedeutet ein Facelift beim Auto keinen Makel. Zumal, wenn sich die Weiterentwicklung wie

beim Daily auf die inneren Werte des Transporters konzentriert. Eines von vielen Stichworten aus einem breiten Spektrum von heißen Motoren bis zu sauberen Abgasen heißt Agile, das automatisierte Getriebe, gemeinsam entwickelt von Iveco und Partner ZF. Man kennt sich: Schon das manuell zu bedienende Sechsgang-Schaltgetriebe des Daily stammt von ZF; bei den schweren Kalibern hat das Paar mit Eurotronic/AS-Tronic seinerzeit gemeinsam Pionierarbeit auf dem Feld automatisierter Schaltungen geleistet.

Was die Iveco als Agile bezeichnet und bei ZF als E-Tronic firmiert, ist ein synchronisiertes Sechsgang-Schaltgetriebe,

inzwischen in mehreren Übersetzungs- und Drehmomentvarianten für die gesamte Motorenpalette des Daily zu bekommen. Erscheint die Angelegenheit im gewerblichen Einsatz des Daily mit dicken Maschinen, sattem Drehmoment und hohem Autobahnanteil als Luxus, so sieht's im bei den Stadtflytern ganz anders aus. Sie kommen mitunter kaum aus dem zweiten, dritten Gang, genervte Fahrer behandeln sie nicht selten eher unsanft. Ein klarer Fall pro Automatisie-

Generell harmonisieren der elastische Daily-Motor und Agile gut miteinander.

rung, zumal die Hürden nicht allzu hoch liegen: Agile wiegt nur unwesentlich mehr als die manuelle Schaltung, der Aufpreis erscheint mit netto 1.150 Euro im Vergleich zu einem klassischen Wandlerautomaten zivil.

Als 35 S 12 in der Variante Kastenwagen mit 3.300 mm Radstand und Hochdach kommt der Daily gerade passend, um Agile gehörig auf den Zahn zu fühlen.



12 m³ Laderaum, für den Test mit reichlich Sandsäcken ausgelegt – der Daily stemmt's.

Das ist einer dieser Stadtindianer, die möglichst flink und stets gehetzt diverse Güter vorzugsweise auf Kurzstrecken verteilen. In Zeiten rasant gestiegener Dieselpreise interessiert zunächst die Spritbilanz von Agile – wer mehr Geld ausgibt, der will's auch wieder hereinholen. Generell zählt der Daily weder zu den ausgewiesenen Sparfüchsen noch zu den Verschwendern,. Doch er schlägt sich in Anbetracht seiner stämmigen Bauweise achtbar: Durchweg voll ausgeladen und nahezu ausschließlich im Automatikmodus gefahren, schluckte der beladene 3,5-Tonner auf der anspruchsvollen Teststrecke der Redaktion im Schnitt 10,5 Liter/100 km.

Zusätzlich ermittelte die Redaktion, wie sich Agile im Vergleich zu Fahrern mit differenten Fahrstilen schlägt. Ergebnis: Für Verbrauchswunder ist weiter ein konzentrierter Top-Fahrer zuständig, doch dahinter reiht sich Agile ein. In Zahlen gemessen sieht die Angelegenheit so aus: Ein geschulter Fahrer mit bester

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.997 mm
Gesamtbreite	1.996 mm
Gesamthöhe	2.640 mm
Radstand	3.300 mm
Wendekreis	12.400 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.780/1250 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.540/1.780 mm
Laderaum über Fahrbahn.....	695 mm
Länge Laderaum.....	3.520 mm
Breite/Höhe Laderaum.....	1.800/1.900 mm
Spurweite vorn/hinten	1.724/1.690 mm
Ladevolumen.....	12,0 m ³
Leergewicht Testwagen	2.280 kg
Nutzlast	1220 kg
zul. Gesamtgewicht.....	3.500 kg
zul. Achslast vorn/hinten.....	1.650/2.240 kg
zul. Zuggesamtgewicht.....	5.900 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 88/94 mm, Hubraum 2.287 cm³, Leistung 85 kW (116 PS) bei 3.100-3900/min, maximales Drehmoment 270 Nm bei 1.800 bis 2.800/min.

Antrieb: Automatisiertes Sechsgang-Schaltgetriebe Daily Agile/ZF E-Tronic mit Joystick im Armaturenbrett, Übersetzungen 6,77/4,02/2,55/1,75/1,29/1,0 Übersetzung Antriebsachse 2,93 (Alternativ: 3,15), Rückwärtsgang 6,16. Antrieb auf die Hinterräder

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckslenkern, Querblattfederung, Teleskop-Stoßdämpfer. Hinten Starrachse, Parabelfeder, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator.

Bremsen: Vorn und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser 276 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, automatisches Bremsdifferenzial, elektronisches Stabilitätsprogramm mit Antriebs-Schlupfregelung (Aufpreis). Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen/Räder: Reifen 225/70 R 15 C auf Rädern 6 J x 15

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 70 l; **Motoröl mit Filter:** 5,5 l

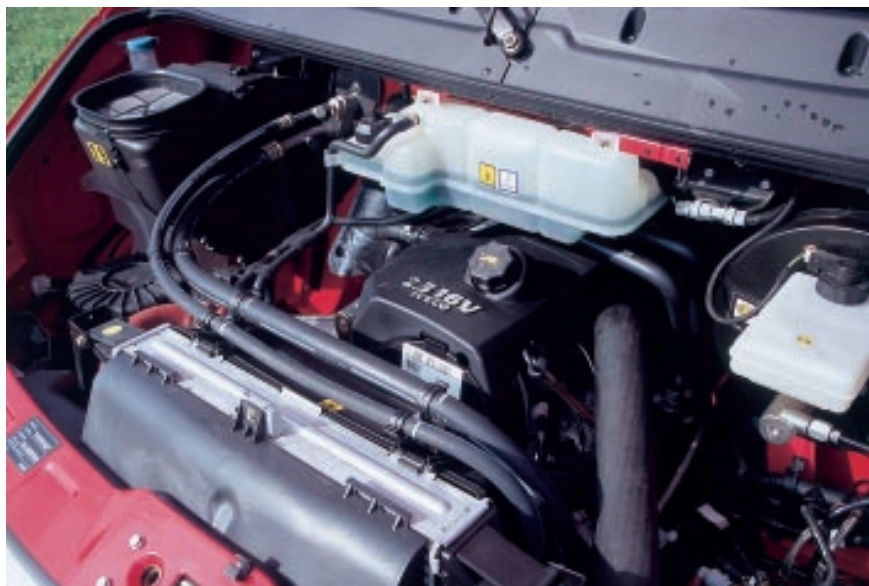
Batterie: 12 Volt 110 Ah; **Lichtmaschine:** 200 A

Wartung/Garantie/Preis

Wartung: Ölwechsel-Intervall-Minimum 40.000 km; **Garantie:** Ein Jahr/200.000 km Werkgarantie, Händler-Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung, inklusive Mobilitätsgarantie

Grundpreis Iveco Daily 35 S 12 V, Radstand 3.300 mm, Hochdach..... € 26.450,-

TEST Iveco Daily 35 S 12 Agile



Kompakter Motor, aber recht durchzugsstark: Der Vierzylinder mit 2,3 Litern Hubraum hat viel Platz unter der Haube.

Streckenkenntnis und auf Sparsamkeit geeicht erzielte im manuellen Betrieb auf der standardisierten Strecke 9,0 Liter. Eher unkonzentriert und drehzahlbetont ebenfalls manuell bewegt, konsumierte der Daily dagegen auf gleicher Piste 11,3 Liter im Schnitt. Und Agile? Im Automatikbetrieb kam Agile trotz manch heikler Klippen mit exakt 10,0 Liter/100 km über die Runden.

Abseits von Tests sammelt Agile weitere Pluspunkte: Auch bei Spitzenfahrern lässt die Aufmerksamkeit im Laufe des Arbeitstages nach; ein Segen ist der Automat, schlägt man sich auf unbekanntem Terrain durch und benötigt zusätzliche Aufmerksamkeit fürs Auffinden des Ziels.

Mit Agile zieht ein Joystick ins Daily-Fahrerhaus ein. Vertraut die Iveco sonst auf den klassischen Mittelschalthebel – bei Längsanordnung des Antriebs mit dem Vorteil des direkten Wegs zum Getriebe – so wächst der Agile-Joystick mit seinem dicken kugeligen Knauf aus dem Armaturenbrett. An dieser Stelle wartete bislang rechts vom Lenkrad eine merkwürdig geformte, kaum nutzbare Ablage. Ganz nach Wunsch geht's automatisch oder manuell vorwärts; kurzes Antippen genügt, schon flutscht der gewünschte Gang hinein.

Im Gegensatz zur Eurotronic im Stralis wird der Hebel zum Hinaufschalten im Daily nach hinten bewegt, zum Hinab-

schalten nach vorn, ob's nicht anders besser wäre, darüber lässt sich trefflich streiten. Ein Display informiert über den eingelegten Gang, sogar in der Automatikfunktion, das macht nicht jeder.

Je nach Betrachtungsweise beruhigt Agile nervöse Fahrer oder verlangt nach einer gewissen inneren Ruhe des Steuerers. Schon beim Start gönnt sich die Technik ihre Zeit, bis das „OK“-Signal im Display erscheint. Auch sonst bevorzugt der Automat ruhige Abläufe, schaltet nicht unbedingt flink, sondern eher in gemessener Gangart. Fix über die Kreuzung huschen, das funktioniert nicht: Hier fliegt keine Kupplung beim Start, wird in aller Ruhe der Weg vom ersten zum zweiten Gang beschritten. Da empfindet es sich, den Fahrstil dieser ruhigen, schonenderen und zweifellos gesünderen Gangart anzupassen.

Ist das gewünschte Tempo erreicht, wartet Agile kurz ab, wie's denn nun wei-

MESSWERTE

Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit 153 km/h

Innengeräusche

100/130/Vmax km/h69/76/81 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal 9,0 l/100 km

Verbrauch maximal 11,9 l/100 km

Teststrecke beladen 10,5 l/100 km

Ø = Durchschnitt



Instrumente wie gehabt, der Drehzahlmesser beschreibt eine wirtschaftliche Phase von 1.500 bis 2.750 Umdrehungen.



Ragt der Daily-Schaltstock aus dem Boden, so wächst der kugelige Schaltknauf des Agile-Joysticks aus dem Armaturenbrett heraus.

tergeht - Gas wegnehmen und Schiebetrieb hieße hinunterschalten zugunsten der Motorbremswirkung, mit wenig Gas gleichmäßig über die Piste gleiten bedeutet hochschalten. Danach zeigt die Technik Konsequenz, lässt den Motor bergauf mit Dreiviertelgas tapfer ziehen und bergab jubeln, neigt nicht zu lästigen Pendelschaltungen. Abhängig ist der Entscheidungsprozess unter anderem vom Fahrer: Hektische Manöver Gas-Bremse-Gas provoziert viele Schaltungen. Bei ruhigen Zeitgenossen geht's bedächtig zu

wie in einem Iveco aus der Schwergewichtsklasse - Agile passt sich ein Stück weit den Sitten seines Bedieners an.

Der steuert den Automaten geschickt wie eine Wandlerautomatik mit dem Gasfuß, führt damit ganz nach Bedarf die passende Schaltung herbei. Das passt: So kann man den beladenen Transporter beim Beschleunigen gekonnt im grünen Bereich des Drehzahlmessers zwischen 1.500 und 2.750 Touren halten. Noch einfacher wär's, verfügte Agile über einen Kickdown mit spürbarem Druckpunkt, so

stochert der Fahrer nach Gefühl mit dem Gasfuß herum, irritiert deshalb mitunter die Technik und auch sich selbst.

Generell jedoch harmonieren der elastische Daily-Motor und Agile gut miteinander. Der feine Vierzylinder mit 2,3 Liter Hubraum erreicht bereits bei 3.100 Umdrehungen volle Leistung, das maximale Drehmoment von 270 Nm liegt über eine breite Spanne von 1.800 bis 2.800 Touren konstant an. Sechs Gänge decken den ganzen Bereich von der kurz übersetzten ersten Schaltstufe bis zum Auto-

TEST Iveco Daily 35 S 12 Agile



Das Display gibt warnende Hinweise, sagt freundlich OK und zeigt auch im Automatikbetrieb den eingelegten Gang.



Mit Rädern im Format 15 Zoll ist der Daily nicht eben üppig ausgestattet, die kräftige C-Variante rollt auf 16-Zöllern.

bahngang mit gut 150 km/h Höchstgeschwindigkeit bei recht moderater Drehzahl ab. Wer's bissig schätzt, der wählt die kürzere der beiden zur Wahl stehenden Achsübersetzungen.

Agile hält den Diesel gerne im Bereich der größten Zugkraft, schaltet kaum hinab in tiefe Drehzahlen, auch wenn's der Diesel speziell im Rollbetrieb gut vertragen würde. Tempo 70 km/h heißt deshalb fünfter und Tempo 50 vierter Gang. Sparsamfahrer sind anders unterwegs, hier wiederum ist zügiger Antritt gewährleistet.

Besondere Agilität zeigt Agile beim Zurückschalten. Dies praktiziert der Automat stets mit einer solchen Portion Zwischengas, als hätte er's mit einem unsynchronisierten Getriebe zu tun. Rollt der Daily auf eine rote Ampel zu und hangelt sich bei flottem Abbremsen Gang für Gang geräuschvoll mit deftigen Gasstößen hinunter, erscheint das auffällige Gebaren arg übertrieben. Kurz vor Schluss reißt sich der temperamentvolle Italiener wieder zusammen: Die erste Gangstufe legt er korrekt erst unmittelbar vor Stillstand der Fahre ein.

Doch irgendwann gewöhnt man sich an diese Eigenheit, so ist er halt, der knor-

rige Daily. Und haben sich Fahrer und Automat aneinander angepasst, wollen sie nicht mehr voneinander lassen. Dann zuckt die Hand nur noch selten Richtung Joystick, meistens bei extremen Passagen, wenn Agile nicht mehr so recht weiterweiß: Weise Vorausschau bleibt dem Fahrer überlassen.

Das Thema Agile wäre geklärt, wie sieht's mit den anderen Eigenschaften des guten Bekannten namens Iveco Daily aus? Aufgrund der Chassis-Bauweise türmt sich der Kastenwagen hoch auf, die außen angebrachte Trittstufe am Heck

hat ihre Berechtigung. Diese Stabilbauweise begrenzt überdies die Nutzlast: Auch in der S-Variante mit Einzelbereifung und dem kompakten Motor hält sich die Zuladung in Grenzen – ist deshalb der Tank mit nur 70 Liter Volumen recht knapp bemessen? Andererseits hat sich der Italiener den Ruf der Unverwundlichkeit erarbeitet, jetzt verstärkt durch moderne Technik: Der Zahnriemen des Motors soll erst nach 250.000 Kilometern getauscht werden, Wartungsintervalle von 40.000 Kilometern bedeuten eine komplette Erdumrundung pro Ölfüllung.

Die Kabine ist innen so emotional wie außen dezent gestaltet. Es gibt besser ablesbare Instrumente, Design steht vor Funktion. An Platz fehlt es nicht, jedoch an Qualität: Die Hartplastikteile sind eher willkürlich verarbeitet. Zwar soll der Daily laut Iveco leiser geworden sein, doch das gilt nur bei dezenten Drehzahlen – auf der Autobahn lärmt er. Andererseits glänzt die Ausstattung mit Tempomat, elektrisch betätigten Fensterhebern und Außenspiegeln, mit einer isolierten Trennwand und vielen weiteren Details bis zu den Kleiderhaken. Ein Fahrerauto also, auch wenn der Daily-Lenker etwas Obacht geben muss: Zwar benimmt sich der Transporter prinzipiell beileibe nicht böse, doch aufgrund des langen hinteren Überhangs neigt der Daily in der getesteten Variante ein wenig zum Schwänzeln. ESP als Extra ist also keine Fehlinvestition, zumal bei Fahrten mit wenig Gewicht auf der Hinterachse und wenn's in der kalten Jahreszeit rutschig wird.

Auch ESP zählt als Extra zu den jüngsten Errungenschaften des Daily, der mit feiner Technik ganz neue Seiten aufgezo-gen hat. Schön, wenn dies bei einem ausgereiften Transporter auch in der Blüte seiner Jahre passiert. **RANDOLF UNRUH**