



Der Daily als 7-Tonner – für Bau und Handwerker eine berechenbare Alternative

Iveco Daily 70 C 15

Schwertransporter

Als Siebentonner mutiert der Daily-Transporter zum nutzwert-optimierten Leicht-LKW. Der 146 PS starke Vierzylinder knausert mit dem teuren Kraftstoff und reicht für Nahverkehrseinsätze.

Bei den volumenstarken 3,5-Tonnern hat er es schwer gegen Sprinter & Co, doch mit seinen schweren Varianten läuft der Daily zu großer Form auf. Jetzt legen die italienischen Produktstrategen noch einmal nach und präsentieren ihren Evergreen kurz vor seiner Erneuerung als 7-Tonner. Damit rückt der Transporter dem Eurocargo aus der nächst größeren LKW-Klasse schon mächtig auf den Pelz. Zumindest was die Nutzlast angeht, da kann der 7,5-Tonner aus dem LKW-Programm nicht mithalten: Der Daily stemmt mit seinem filigranen

Rückgrat legal 1 t mehr. Wobei die Iveco-Techniker ihrem Daily noch einige hundert Kilo mehr zutrauen – die Summe der Achslasten beträgt fast 7,9 t, genug für eine inhomogene Beladung und genug Reserven für den „Schwertransporter“, der schließlich auch in weniger zivilisierten Ländern zum Einsatz kommt.

In die Kabine muss man nicht klettern, man sitzt gerade hoch genug, um auf der Straße über die PKW-Meute zu schauen, aber tief genug, um einen ausgeprägten Fahrbahnkontakt zu pflegen. Trucker-Feeling kommt nicht auf, die

Kabine ist knapp geschnitten und die Sitzschienen reichen gerade noch so. Noch immer stört die starre Lenksäule, Langbeiner finden keine ideale Fahrposition. Das Armaturenbrett präsentiert sich aber aufgeräumt, der Schalthebel und alle Bedienelemente gehen gut zur Hand. Im Alltag schätzen die Fahrer große Türschalen und vielfältige Ablagen, hier haben die Designer ganze Arbeit geleistet.

Mildes Temperament

Das Testprotokoll betätigt die gelungene Abstimmung, der auf 6.400 kg Gesamtge-

wicht beladene Daily steckt das Mehrgewicht locker weg. Als kleiner Truck mit großer Brücke wiegt er sanft in seinen verstärkten Federn. Mit langem Radstand fährt er selbst auf fiesen Hinterwaldpisten sauber geradeaus, lenkt sauber und willig ein. Kein Wunder, auch der 7-Tonner spurt vorn mit einer Doppelquerlenker-Achse, die mit Drehstäben federt. Der allseits gelobte Dreiliter-Vierzylinder müht sich mit seinen 146 PS redlich, die schwere Fuhre auf Trab zu halten. Aus dem Stand beschleunigt er gemächlich, in dieser Gewichtsklasse gilt die Kraft von maximal 350 Nm als eher bescheiden. Bei 80 km/h rackert der kompakte Doppelnockenwellen-Diesel fleißig mit 2.100 Umdrehungen im sechsten Gang, bei Tempo 90 und 2.300 Umdrehungen wird abgeriegelt. Mit 60 km/h spart er im großen Gang Kraftstoff bei gemächlichen 1.500 Umdrehungen. Gute Noten verdient das Sechsgang-Getriebe von ZF. Passende Übersetzungen, kurze Schaltwege und geringe Schaltkräfte - so steht es im Protokoll, der nicht seltsame Griff zum griffgünstigen Schalthebel wird nicht zur Plage.

Auf der Habenseite des milden Temperaments steht ein günstiger Kraftstoff-Verbrauch, hier deklassiert der schwere Daily alle 7,5-Tonner vom Schlage eines Atego, Eurocargo oder MAN TGL. Keine 13 l nimmt der Iveco-Transporter auf 100 km zu sich, seine moderne Motortechnik zahlt sich aus. Geht es über Hügel, wünscht man sich die 30 PS mehr, die der stärkere Iveco-Diesel bietet. Jetzt helfen ohnehin nur noch Drehzahlen - übrigens auch bergab. Sonst wird die Betriebsbremse über Gebühr strapaziert. Wer es nicht übertreibt, wird keine Probleme haben, die hydraulischen Scheibenbremsen packen, mit elektronischer Bremslastver-

teilung geregelt, bei Bedarf kräftig zu. Für Vielfahrer soll es einen Telma-Retarder geben.

Zahlenspiele

Preislich schlägt der Daily 70 C 15 die schwere Kaste der 7,5-Tonner um Längen. Das Fahrgestell wird mit runden 30.000 Euro veranschlagt. Mit sechs Radständen von 3.000 bis 4.750 mm und Aufbauan-

gen bis 6,10 m verwandelt sich das Leiterahmen-Chassis zu einem veritablen Leicht-LKW. Übrigens darf der 7-Tonner wie seine leichteren Kollegen schwere 3,5-Tonner ziehen, gerade wie der hauseigene Wettbewerber Eurocargo auch. Als 10,5-Tonner ist er mit leichten Aufbauten für bis zu 7 t Ladung gut, damit stößt er bereits ins nächste Segment vor.

WOLFGANG TSCHAKERT

Leichtere Krane: Höhere Zuladung!

So senken Sie Ihre Betriebskosten.



FASSI

www.fassigroup.de