Gemacht für den Einsatz unter rauen Bedingungen: Iveco Daily als 6,5-Tonner mit Kippaufbau

Ab in die **Grube**

Hohe Nutzlast, geschicktes Konzept: Der Iveco Daily Kipper kommt als 6,5-Tonner gerade recht für die Arbeit in der Kiesgrube und für ähnlich harte Einsätze.

Wer den Männern mit den lehmverkrusteten Gummistiefeln, den Arbeitshandschuhen und dem gelben Helm zurzeit einen Kipper verkaufen will, der hat ein hartes Brot zu knabbern. Da wäre der klare Sparkurs von Behörden und Kommunen, dazu die aktuelle Konjunkturflaute: Die Baubranche ächzt, die Unternehmen drehen die Mark vor jeder Ausgabe zweimal um. Doch womöglich besteht gerade darin eine Chance: Wer in schlechten Zeiten mit guten Konzepten startet, dem stehen plötzlich Türen offen. Gute Konzepte heißt, nicht nur viel, sondern das richtige Auto fürs Geld zu liefern. Voll im Trend liegen deshalb schwere Transporter als Alternative zu leichten LKW.

Der Dreiseitenkipper macht sich bei vielen Gelegenheiten gut, zum Beispiel in engen Baugebieten oder Höfen.

Ein typischer Fall für den Iveco Daily, der mit seiner klassischen Rahmenbauweise zu den besonders robusten Vertretern seines Schlags gehört. Was beim Kastenwagen mitunter zu hohem Gewicht und unbequem hoher Ladekante führt, das verkehrt sich hier ins Gegenteil: Im Vergleich zu abgelasteten LKW brilliert der Transporter in seiner schwersten Variante als 6,5-Tonner auf einmal mit enorm hoher Nutzlast, tiefer Ladekante und anderen guten Eigenschaften bis hin zum günstigeren Preis.

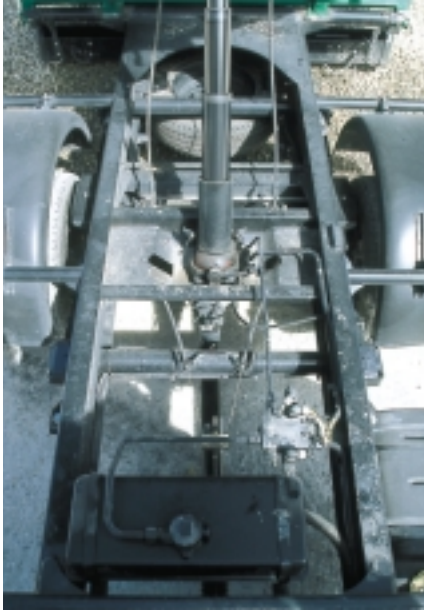
Dieser 6,5-Tonner schleppt so viel wie andere 7,5-Tonner, selbst mit Kippbrücke deutlich mehr als die Hälfte des zulässigen Gesamtgewichts. Wie's geht? Kleinere Räder, ein zarteres Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorn, dazu vor allem der Motor: Die Maschine mit 2,8 l Hubraum und 107 kW (146 PS) Leistung wiegt 240 kg, die vergleichbar starke Maschine aus dem größeren Eurocargo mit 6,8 t Gesamtgewicht kommt hingegen auf 390 kg. Dazu addieren sich ein leichteres Getriebe, der Stoßfänger aus Kunststoff und andere typische Transporterkomponenten mehr. Das alles macht unter dem Strich einen Nutzlastvorteil von weit mehr als einer halben Tonne zugunsten des Daily aus.

Der größte aller Iveco-Transporter tritt trotzdem auch als Leichtgewicht mit breiter Brust auf: Ob Bodenfreiheit oder Rahmenstärke, ob zulässige Achslasten, das Sechsganggetriebe oder gar ein stabiles Blattfederpaket an der Hinterachse: Der Daily kann sich selbstbewusst mit seinen größeren Geschwistern messen.

Entsprechend liegt die Fahrerkabine im kräftig gebauten Daily ein ganzes Stück höher als in den leichten Ausgaben, doch der Einstieg hinter der Vorderachse entschädigt allemal – Kipperfahrer sind ganz andere Klettereien gewohnt. Einer typischen Ein-Mann-Besatzung macht auch die mäßige Zahl der Ablagen und die schmalere Kabine wenig aus, da die Siebensachen sich vor, auf und unter dem serienmäßigen Beifahrer-Doppelsitz einigermaßen verteilen lassen. Kommunen und die Leute vom Gartenbau greifen ohnehin zur Variante mit Doppelkabine, die im Innenraum wieder ganz andere Verhältnisse offenbart.

Das Daily-Fahrerhaus entspricht keiner klassischen LKW-Kabine, zeigt aber andere Vorzüge wie die flotte Instrumentierung.

Per Fingertipp setzt der Fahrer erst den Nebenantrieb und danach links auf dem Bedienfeld die Kippbrücke in Bewegung.



Als Kipper profitiert der Daily von seinem kräftigen Leiterrahmen, dessen Qualität einem LKW-Rahmen entspricht.

Ungewohnten Komfort genießt der Mann hinter dem Steuer beim Blick auf die Instrumente, sie kauern Daily-typisch in tiefen Höhlen im Stile eines Alfa Romeo. Inzwischen sind sie nach längerer Meckerei nicht nur schön, sondern auch gut: Eine neue, weiße Beschriftung auf schwarzem Grund erlaubt einen klaren Blick auf die Armaturen auch bei eingeschaltetem Fahrlicht, bisher ein echtes Manko. Nichts geändert hat Iveco an den billig und schlicht wirkenden Materialien im Fahrerhaus – ob sie dem rauen Kipperalltag auf Dauer standhalten? Und immer noch nervt der viel zu tief im Armaturenbrett angebrachte Tachograf.

Etwas ruppiger als sonst beim Daily gewohnt geht die Federung des 65ers zur Sache. Speziell für die Hardcore-Ausgabe des Transporters im Baustelleneinsatz verbaut Iveco an der Hinterachse Federpakete mit vier Blättern und Zusatzfeder. Diese Kombination ist tragfähig, gibt sich beim leeren Kipper jedoch deutlich sprunghafter als komfortable Parabelfedern. Aber je mehr Gewicht auf die Achse drückt, desto sanfter federt der Daily. Voll beladen ist er immer noch kein Softie, aber doch von sehr umgänglichem Charakter. An der Fahrsicherheit gibt es wiederum nichts zu deuteln: Zwei Stabis und eine breite Spurweite halten den Daily im Zaum. Ohnehin geht der Fahrer mit dem beladenen Kipper auf Grund des hohen Schwerpunkts und einer womöglich labilen Beladung weniger schneidig zur Sache als der Lenker eines Kasten- ➤

TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.094 mm
Gesamtbreite	2.324 mm
Gesamthöhe	2.335 mm
Radstand	3.450 mm
Wendekreisdurchmesser	13.340 mm
Länge Aufbau innen	3.500 mm
Breite Aufbau innen	2.200 mm
Breite Laderaum	1.800 mm
Höhe Aufbau innen	350 mm
Volumen/Fläche Aufbau	2,7 m^3/7,2 m^2
Ladehöhe beladen/unbeladen	1.210/999 mm
Spurweite vorn/hinten	1.725/1.661 mm
Leergewicht Serie	3.095 kg
Leergewicht Testwagen	3.160 kg
Nutzlast Serie/Testwagen	3.405/3.340 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	6.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	2.300/5.000 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	10.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vorn längs eingebaut; Direkteinspritzung mit Verteiler-Einspritzpumpe; Turbolader mit variabler Turbinengeometrie; elektronische Motorsteuerung, Oxidationskatalysator; obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb; mechanischer Nebenabtrieb Hydrostar 20 Z 2 mit elektronischer Steuerung an linker Getriebeseite; maximales Drehmoment 180 Nm; Bohrung/Hub 94,4/100 mm; Hubraum 2.798 cm^3; Leistung 108 kW (146 PS) bei 3.600/min; maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.500/min
Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 6,77/4,02/2,55/1,75/1,29/1,0:1; Achsübersetzung 4,3:1 (alternativ 3,91/5,13); Antrieb auf die Hinterräder; Schlupfreduzierung mit automatischem Bremsdifferenzial

Fahrwerk

Federung: Vorne Einzelradaufhängung mit trapezförmigen doppelten Dreieckslenkern; längs liegende Drehstabfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Starrachse mit Halbelliptik-Blattfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator
Bremsen: Vorne und hinten Scheibenbremsen; elektronisch gesteuerter lastabhängiger Bremskraftregler; ABS; mechanisch auf zusätzliche Bremstrommeln an der Hinterachse wirkende Feststellbremse. **Reifen/Räder:** Reifen 225/75 R 16 C M+S auf Rädern 6 JK x 16.

Füllmengen/Elektrik/Wartung

Füllmengen: Motoröl mit Filter 7,0 l; Tankinhalt 90 l; **Elektrik:** Batterie 12 V/110 Ah; Lichtmaschine 120 A (1.680 W); **Wartung/Garantie:** Ölwechsel alle 30.000 km; Garantie: Zwei Jahre oder 20.000 km; zwei Jahre auf den Antriebsstrang

wagens. Das gilt auch für die Bremsen, hier verlässt sich Iveco unverändert auf eine Hydraulikanlage mit vier Scheiben. Sie verlangt einen kräftigen Tritt. Und auf Grund der geringen Bremswirkung des kompakten Motors wünscht sich der Fahrer auf steilen Bergab-Passagen eine richtige Motorbremse mit Auspuffklappe – der 6,5-Tonner könnte sie vertragen.

Die Achsen selbst sind beruhigend belastbar. 2,3 t vorn und vor allem 5 t zulässige Achslast hinten, das schafft Vertrauen in die solide und tragfähige Technik des Italieners. Hinzu kommt eine Anhängelast von 3,5 t – dieser Daily darf also flugs den Kompressor oder einen Anhänger mit Arbeitsmaschine an den Haken nehmen. Der Daily fügt sich damit bestens in die Arbeiterklasse unter den Nutzfahrzeugen ein.

Dazu passt sein Aufbau, eine stählerne Stahlbrücke aus gutem Hause von Meiller. Sie ist als Dreiseitenkipper ausgeführt, kommt also gerade recht für enge Innenhöfe im Hochbau oder schmale Straßen, auf denen nicht großzügig rangiert werden kann. Das ist nur konsequent, denn mit 13,3 m Wendekreis fährt sich der Daily zwar handlich, aber andere Kipper in dieser Klasse sind doch ein ganzes Stück wendiger. Gerade beim Rangieren wünscht sich der Fahrer in den großen und an sich guten Außenspiegeln verstellbare statt der starren Weitwinkeleinsätze. So können große Fahrer darin bestenfalls den Fahrbahnbelag vor der Hinterachse beobachten. Dazu macht sich ein Querträger der Stirnwand ungünstig hinter dem Rückfenster breit und behindert ebenfalls die Sicht nach hinten.

Der Daily verfügt als Kipper zum Antrieb der Hydraulik über einen Nebenantrieb vom Getriebe, zugeschaltet nach Tritt auf die Kupplung per Knopfdruck auf einem Bedienfeld links am Armaturenbrett. Gleich daneben liegt die Tastatur fürs Anheben und Senken des Aufbaus. Das Kästchen wirkt ein wenig improvisiert, gibt jedoch keinerlei Rätsel auf. Wer nach dem Kippen eventuell festklebende Ladung lösen will, findet seitlich unter dem Aufbau als Hilfestellung eine kleine Einhängeleiter vor, im Grunde fast eine überflüssige Angelegenheit, denn so groß ist der Daily nun auch wieder nicht. Weniger Vorsorge hat Iveco am Heck getroffen: Hier ragt die Anhängersteckdose unterhalb des Stoßfängers gleich links von der Kugelkopfkupplung heraus. Rangierschäden sind damit fast programmiert. Auch wird die Dose beim Hinterkippen zugeschüttet; nicht gerade ein pfleglicher Umgang mit dem Material.

Zu größerem Misstrauen unter potentiellen Käufern führt womöglich der vergleichsweise schmächtige Motor mit nur 2,8 l Hubraum – angesichts von 6,5 t Gesamtgewicht und vorhersehbar rauem

Messwerte Iveco Daily 65 C 15 K

Etappe	Länge	Zeit ohne Stopps	Verbrauch total	Geschwindigkeit	Verbrauch l/100 km
Rundstrecke Solitude	12,2 km	12:40 min	1,9 l	57,8 km/h	15,6
Solitude–Stuttgart–Solitude*	29,3 km	44:55 min	5,3 l	39,1 km/h	18,1
Solitude–Calw–Bad Liebenzell–Solitude	67,6 km	63:15 min	9,4 l	64,1 km/h	13,9
Bad Liebenzell–Unterhaugstett	3,6 km	4:55 min	1,7 l	43,9 km/h	47,2
Teststrecke total	**112,7 km**	**125:45 min**	**18,3 l**	**53,8 km/h**	**16,2**

Innengeräusche 50/80 km/h: 66/70 dB(A)
** Handicap durch Stau*

Ausstattungen und Preise ohne MwSt.

Grundpreis Iveco Daily 65 C 15 K	**54.157 DM**
Airbag Beifahrer	650 DM
Airbag Fahrer	Serie
Anhängevorrichtung	821 DM
ABS	Serie
Antriebsschlupfregelung	Serie
Aufbau Meiller-Dreiseitenkipper	14.767 DM
Außenspiegel, elektrisch verstellbar, beheizbar	352 DM
Beifahrer-Doppelsitz	Serie
Differenzialsperre	1.095 DM
Drehzahlmesser	Serie
Ersatzrad unter Aufbau	Serie
Fahrersitz höhenverstellbar	Serie
Fahrtenschreiber	Serie
Federn verstärkt	Serie
Fensterheber elektrisch	567 DM
Geschwindigkeitsregler	640 DM
Handschuhfach mit Deckel	Serie
Innenbeleuchtung mit separater Leselampe	Serie
Klimaanlage inkl. Kompressor	2.601 DM
Laderaum mit Zurrösen	Serie
Nebelscheinwerfer	290 DM
Nebenantrieb	1.310 DM
Ölwannenschutz	176 DM
Radiovorbereitung	210 DM
Reifen mit Winterprofil M+S	117 DM
Spitzschutzlappen vorn	49 DM
Türablage Beifahrer	Serie
Türablage Fahrer	Serie
Wärmeschutzverglasung Fahrerhaus	Serie
Warmwasser-Zusatzheizung Eberspächer, Zeitschaltuhr	Serie
Zentralverriegelung	590 DM

Kein Treffer: Beim Abladen rauscht die Ladung unweigerlich über die Anhängersteckdose gleich links vom Kugelkopf.

Eine kleine Leiter zum Einhängen unterstützt den Aufstieg auf die Kippbrücke. ***(oben)***

Der Tank fasst 90 l, der Tankstutzen ruht unverändert in der B-Säule wie beim Kastenwagen.

Umgang im Einsatz nicht gerade ein Riese. Vorsorglich gewährt Iveco auf den kompletten Antriebsstrang zwei Jahre Garantie. Und nicht zuletzt ist die Maschine ein alter Haudegen, der bereits auf eine sehr lange Karriere zurückblicken kann.

Ein Nachteil des leichten Triebwerks ist bereits beim ersten Blick auf seine Daten klar: 320 Nm als maximales Drehmoment sind für einen Kipper mit 6,5 t Gesamtgewicht nicht imponierend – der aktuelle Eurocargo mit nahezu gleicher Nennleistung bringt es mit 490 Nm auf die Zugkraft einer ganz anderen Liga. Doch mit Hilfe seines ausgezeichnet abgestimmten Sechsganggetriebes glättet der schwerste Daily alle Unebenheiten. Tapfer verbeißt sich die Maschine in Steigungen, zählt nicht zu den kräftigsten, aber zu den zähen und durchsetzungsfähigen Kalibern. ➤

Der Testwagen trat mit der mittleren von drei verfügbaren Achsübersetzungen an, stellvertretend für 2.600 Umdrehungen bei Tempo 80 in der höchsten Schaltstufe. Damit steht das Triebwerk voll im Saft und kann bei fallender Drehzahl an Drehmoment noch zulegen. Zu sehr strapazieren sollte man die Zugkraft der Maschine jedoch nicht, sonst fehlt es zum Schluss an Tempo. In der Realität arbeitet die Maschine meist zwischen 2.000 und 3.000/min, beim Beschleunigen des beladenen Vehikels am Berg dürfen es auch ein paar hundert Touren mehr sein. Andererseits ist die Achse so passend gewählt, dass der beladene Daily auch mal problemlos im sechsten Gang durchs Dorf tuckert. Das sind dann 1.600/min, ungeeignet zum Beschleunigen, aber gerade recht zum ruhigen Dahinrollen.

Die Ruhe ist wörtlich zu nehmen. Das Aggregat mit Common-Rail-Einspritzung agiert gut erzogen mit dezenter Geräuschkulisse – ein rustikaler Kipper muss nicht ungehobelt und als Krachmacher auftreten. Tempo 80 bedeuten 70 dB(A), eine ohrenschonende Angelegenheit und ein wesentliches Stück Fahrkomfort.

Zum Kippen nicht zu schade: Daily als tragfähiger Kipper in seinem Element

Dank der passenden Übersetzungen entpuppt sich der Daily nicht einmal als Schluckspecht. Voll ausgeladen über die anspruchsvollen Kurz- und Überlandrunden der Redaktion gescheucht, genehmigte sich der Kipper auf den einzelnen Etappen fast aufs Zehntel so viel Diesel wie zuvor der 6,5-Tonner Daily als Kastenwagen mit Hochdach. Auf dem bergigen Geläuf machte hier die passende, gut gewählte Achse den Nachteil der schlechteren Aerodynamik eines Kippers wieder wett. Mit 16,2 l/100 km ist der Italiener weder Knauser noch Verschwender, bei einem Kipper kommt es ohnehin auf andere Qualitäten an.

Zum Beispiel darauf, dass er auch auf anspruchsvollem Terrain durchkommt. Zur Serienausstattung des Daily zählt eine Traktionsregelung, die ein durchdrehendes Rad abbremst. Wer häufig abseits gepflegter Straßen unterwegs ist, sollte sich jedoch unbedingt das aufpreispflichtige Sperrdifferenzial an der Hinterachse gönnen. Gleiches gilt auch für Reifen mit M+S-Kennzeichnung und entsprechend guter Traktion. Fehlen darf dann auch nicht der Ölwannenschutz, der ebenfalls unter die Optionen fällt.

Solchermaßen ausgerüstet, zieht der Daily Kipper dann gut vorbereitet in die Grube, um es seinen größeren Kollegen zu zeigen. Und vielleicht auch dem einen oder anderen Wettbewerber, der ebenfalls auf den Trichter mit den großen Transportern als Alternative zu den kleinen LKW gekommen ist. Und womöglich passt der größte Daily als Kipper auch in weniger guten Zeiten zu den Männern mit den lehmverkrusteten Stiefeln, Arbeitshandschuhen und dem gelben Helm.

RANDOLF UNRUH

Im Vergleich: Iveco Daily, Mercedes Sprinter, Iveco Eurocargo

Modell	Iveco Daily 65 C 15 K	Mercedes Sprinter 616 CDI K	Iveco Eurocargo 65 E 15 K
Zylinder/Hubraum cm³	4 R/2.798	4 R/2.686	4 R/3.900
Leistung kW (PS)/min	107 (146)/3.600	115 (256)/3.800	110 (150)/2.700
Max. Drehmoment Nm/min	320/1.500	330/1.400-2.400	490/1.200
Getriebe Serie	Sechsgang	Fünfgang	Fünfgang
Übersetzungen Gang 1-5/6	6,8 – 1,0	5,1 – 0,78	6,34 – 1,0
Achsübersetzungen	3,91/4,56/5,13	5,13/5,75	3,91/4,56/5,13
Reifengröße	225/75 R 16	205/75 R 16	8,5 R 17,5
Radstand mm	3.450	3.550	2.700
Länge gesamt mm	6.094	6.040	5.595
Breite gesamt mm	2.324	2.260	2.334
Höhe Fahrerhaus mm	2.335	2.305	2.568
Wendekreis mm	13.340	12.800	11.100
Bodenfreiheit hinten mm	200	142	203
Länge/Breite/Höhe Aufbau innen mm	3.500/2.200/350	3.600/2.200/350	3.800/2.300/400
Rahmenhöhe über Hinterachse unbeladen mm	788	820	866
Ladehöhe unbeladen mm	1.210	1.160	1.166
Spurweite vorn/hinten mm	1.725/1.661	1.650/1.820	1.810/1.660
Leergewicht kg	3.095	2.975	3.980
Nutzlast kg	3.405	3.015	2.820
Zul. Gesamtgewicht kg	6.500	5.990	6.800
Zul. Achslast vorn/hinten kg	2.300/5.000	2.100/4.360	2.900/4.600
Zul. Anhängelast kg	3.500	2.000	3.500