

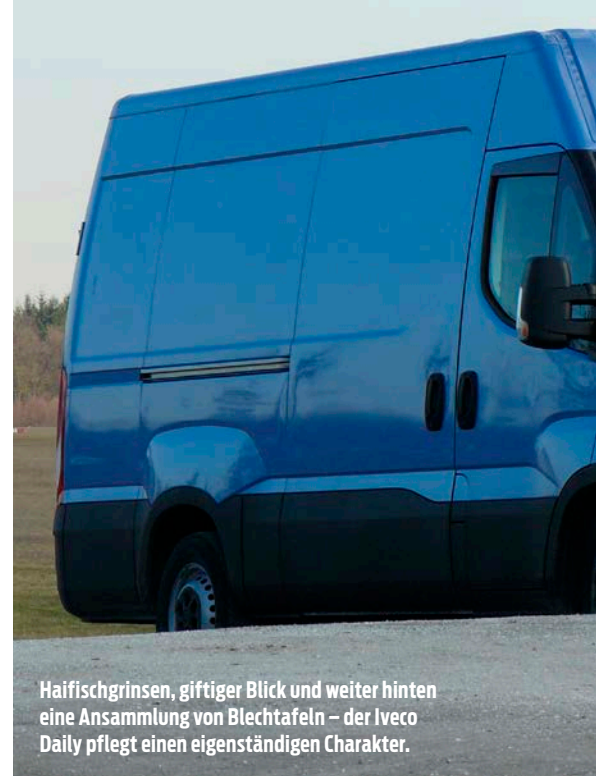
Fahrt ins Blaue

Jetzt geht er auch schon auf die 30 zu, der Iveco Daily. In der aktuellen Generation ist er reif wie nie zuvor – hat sich aber viel von seinem rauen Charme bewahrt. Erleben Fahrer und Besitzer hier ein blaues Wunder?

Dieser Iveco Daily bringt serienmäßig schönes Wetter und gute Laune mit: Metallisch hellblau ragt der Transporter himmelhoch auf, denn so ein Chassis-Transporter mit Hinterradantrieb ist von Hause aus wuchtiger als alles, was in dieser Klasse sonst so über die Straßen kreucht und fleucht. Der Daily zeigt dazu ein breites Haifischgrinsen und blickt angriffslustig durch zusammengekniffene Augen. Auf seiner Knubbelnase trägt er selbstbewusst den Markenschriftzug im XXL-Format.

Bereit für den Nahkampf

Der Rundgang um die Karosserie zeigt einen eigenwilligen Faltenwurf, der ein Bügeleisen vertragen könnte, eine Segmentbauweise aus diversen Blechtafeln und eine breite schützende Beplankung der empfindlichen Weichteile, ähnlich einem Suspensorium von Kampfsportlern. Auch der raue Betrieb als Kurier und Paketverteiler oder Speditions- und Handwerkermobil ähnelt schließlich mitunter einem



Haifischgrinsen, giftiger Blick und weiter hinten eine Ansammlung von Blechtafeln – der Iveco Daily pflegt einen eigenständigen Charakter.

Nahkampf. Feinheiten sind da manchmal zweitrangig, reden wir also nicht über Spaltmaße und schwergängige Türen. Der Daily ist als handfester Typ nichts für Zartbesaitete.

Aber für Praktiker. Vorn ein Auftritt im Stoßfänger zum Scheibenputzen, rundum kräftige Türgriffe, hinten wegen des hohen Bodens eine Stufe plus Haltegriff. Jener erinnert an den 78er Ur-Daily, irgendwo müssen in Werksnähe noch ganze Container mit den Dingen stehen. Drinnen im Laderaum strahlen drei helle LED-Leuchten an der Decke. Garniert von einem ganzen Sternenhimmel – zur Sortimo-Einrichtung des Testwagens zählte eine zusätzliche Beleuchtung mit LED-Schläuchen – eine Mischung aus Weihnachtsbeleuchtung und Schaufensterdekoration. Und separat geschaltet, also Vorsicht: Wer unvorsichtig einfach die Türen schließt, dem droht am nächsten Morgen eine leere Batterie, das ließe sich funktioneller lösen. Boden und Seitenverkleidung im Frachtabteil sind sinnvoll und stabil, ebenso die blecherne Verkleidung der Radkästen und die Verteilung der handfesten Zurrösen. Der Staplerfahrer aber muss mit dem Hubmast achtgeben: Das Gehäuse der dritten Bremsleuchte hoch oben ragt vorwitzig aus dem Dachrahmen heraus.

Stämmiger Typ mit Italo-Genen

Die Waage taxiert den stämmigen Transporter leer auf exakt 2,3 t, für einen Hecktriebler in Chassisbauweise mit allerhand Sonderausstattungen ein respektabler Wert. Nun ist aber auch klar, warum der Aufbau mitunter ein wenig ächzt und das Fahrwerk poltert. Auch Iveco scheint der Karosserie nicht recht



Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de

SCHUTZ
FAHRZEUGBAU

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Leistungsstark & Herstellerunabhängig

Über 20 verschiedene Meiller-Austauschzylindertypen am Lager

- z. B. Meiller Kipperpressen-Austauschzylinder generalüberholt
 - Typ 2554 nur **1.875,00 €** (zzgl. Kautions)
 - Typ 1663 nur **1.790,00 €** (zzgl. Kautions)
 - Typ 1554 nur **1.630,00 €** (zzgl. Kautions)
- Außerdem: **Hydraulikzylinder-Reparaturen sämtlicher Fabrikate** für Bagger, Krane, Stapler, Maschinen, Müllfahrzeuge u. v. m.

QUALITY
made in
GERMANY



Ihr kompetenter Partner.



LAUNHARDT
HYDRAULIK-GMBH

seit über 25 Jahren

Industriestr. 2A · 45711 Datteln
Telefon: 0 23 63 - 5 38 48
info@launhardthydraulik.de
www.launhardthydraulik.de



beladung, 3,5 t Anhängelast sind aller Ehren wert, ebenso das zulässige Zuggesamtgewicht von vollen 7 t. Dies aber angesichts der milden Leistung bitte nur gelegentlich nutzen.

Weiter oben im Cockpit ist der Daily reifer denn je. Stimmt, die Kunststoffe sind hart und teils kratzempfindlich. Ja, die Türen lassen auf Fensterhöhe nacktes Blech sehen. Aber die Armaturentafel ist elegant symmetrisch geschwungen, eine dunkelblaue Beplankung lässt den Fahrer nicht nur Schwarz sehen, dezenter Chromschmuck für die Klimaregler wertet das Umfeld auf. Jede Menge offene Ablagen schlucken den täglichen Kleinkram, in den Türen gleich vierstöckig gegliedert. Die geräumige Sitztruhe des Beifahrer-Doppelsitzes fasst große Gebinde. Steckdosen und Smartphone-Ablagen sind dort angesiedelt, wo man sie benötigt, Feinheiten wie das kleine Schubfach für Scheckkarten, der Klapptisch in der Rückenlehne mit Klemmbrettfunktion oder die verkleidete Trennwand wirken liebevoll in der einst eher grobschlächtigen Kabine. Das Bordwerkzeug lagert griffbereit unter dem Fahrersitz, man weiß ja nie. Mitunter



Die großen Weitwinkelgläser unterstützen vor allem rechts den Blick Richtung Beifahrerspur.

zu trauen: Sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung sind nicht viel. Andererseits ist das Chassis enorm tragfähig: Die zulässigen Achslasten bieten sehr große Reserven für Punkt-

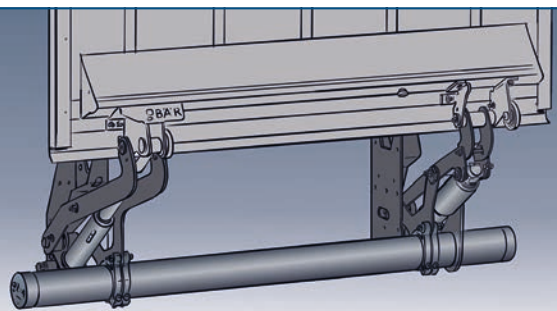
Wingliner[®]
WORK LESS DO MORE



Bausätze „Made in Austria“

Aufbauten erhältlich bei
Ihrem lokalen Fahrzeugbauer

www.wingliner.com
office@wingliner.com



Leicht, leichter, S2L

Stabilität in ihrer leichtesten Form: Der BC 750 S2L hebt 750 kg und bringt dabei selbst nur 160 kg auf die Waage (Plattform 1.610 mm x 2.100 mm). Für mehr Nutzlast in den leichten Fahrzeugklassen.

www.lifting-performance.com



Technische Daten: Iveco Daily 35 S 12



Der Laderaum liegt beim Hecktriebler im ersten Stock, drinnen Illumination mit einer Festbeleuchtung.

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5963 mm
Breite gesamt	2010 mm
Höhe gesamt	2660 mm
Radstand	3520 mm
Wendekreis	12,7 m
Breite/Höhe Schiebetür	1260/1800 mm
Breite/Höhe Hecktür	1530/1800 mm
Laderaum über Fahrbahn	3540/1740/1900 mm
Laderaum (L/B/H)	12.300 kg
Breite zw. den Radkästen	1317 mm
Ladevolumen	12,0 m ³
Leergewicht Testwagen	2300 kg
Nutzlast	1200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1900/2240 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	7000 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 88,0/94,0 mm, Hubraum 2287 cm³, Leistung 85 kW (116 PS) bei 2500-3500/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1500-2500/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb

Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 4,71 / 3,14 / 2,11/ 1,67 / 1,29 / 1,0 / 0,84 / 0,67, R.-Gang 3,32, Übersetzung Antriebsachse 3,62. Antrieb auf die Hinterräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckslenkern, Querblattfederung. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 225/65 R 16 C auf Rädern

6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/110 Ah, Lichtmaschine 150 A

Füllmenge

Tankinhalt: 70 l
Motoröl mit Filter: 4,3 l

Wartung/Garantie

Wartung: max. 50 000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Iveco Daily 35 S 12 Hi-Matic, L3 H2, 33 570* Euro
*ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:

0 – 50 km/h 5,6 s
0 – 80 km/h 11,9 s
0 – 100 km/h 18,8 s

Elastizität

60 – 80 km/h (VI/VII) 6,0/8,3 s
60 – 100 km/h (VI/VII) 12,9/17,0
80 – 120 km/h (VIII) 33,5
Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Innengeräusche

Stand/50/80/100 km/h 52/62/67/68 db(A)
Vmax 80 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch innerorts / außerorts / kombiniert
8,5 / 7,5 / 7,9 l/100 km
CO₂-Emission kombiniert
207 g/km
Teststrecke beladen
10,8 l/100 km
Testverbrauch min./max.
9,4-13,9 l/100 km



Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

Fahrerhaus

- + Karosseriefanken breitflächig geschützt, gute Serienausstattung, zahlreiche Ablagen plus große Sitzruhe, große Weitwinkelspiegel, attraktive Optik der Armaturentafel.
- Mäßiger Fahrersitz mit knapper Längsverstellung, mäßig ablesbare Instrumente und Materialqualität, bei hohem Tempo laute Geräuschkulisse.

Antrieb

- + Überraschend kraftvoller und drehfreudiger Motor, sehr schnell und sanft schaltendes Automatikgetriebe mit zahlreichen Stufen.
- Laufkultur Motor eingeschränkt.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Beladen guter Komfort.
- Deutliche Poltergeräusche, Lenkung mit wenig Fahrbahnkontakt, eingeschränkter Komfort bei Querrillen und kurzen Stößen, bei hohem Tempo schwammiges Fahrverhalten. Wenig Assistenzsysteme lieferbar.

Laderaum

- + Sehr geräumiger und gut ausgeleuchteter Laderaum, angesichts von Bauweise und Ausstattung hohe Nutzlast, hohe Achslastreserven, große Anhängelast, sichere Verriegelung der offenen Schiebetür, Trittstufen und Haltegriffe unterstützen Ein- und Aussteigen.
- Schiebetür und Hecktüren schließen schwergängig, hoher Ladeboden.

Kosten

- + Günstiger Anschaffungspreis, professionelles LKW-Servicenet, voraussichtlich einfacher Wiederverkauf, lange Wartungsintervalle, umfangreiche Serienausstattung.
- Vertriebs- und Servicenet für Transporter eingeschränkt.

steht Form über Funktion, präsentiert sich der Daily als echter Italiener: So sind die Armaturen nur mäßig ablesbar und die Klimaregler ohne genaues Hinschauen fast gar nicht.

Küchenstuhl im Anti-Kurvenräuber

Platz gibt es genug, auch für die Knie eines Mitreisenden auf dem Mittelsitz. Der Fahrersitz jedoch wirkt etwas lieblos: Sitzfläche zu kurz, Lehne kaum ausgeformt, eher schlichter Küchenstuhl als kommoder Chefsessel für den Steuermann. Beim Aussteigen rutscht der Fahrer über eine harte Kante und die Längsverstellung ist knapp. Nicht zuletzt ziehen die Sitzbezüge Fussel geradezu magnetisch an. Die Sitzposition passt besser als früher, aber nicht perfekt. Gleiches gilt für das nur längs verstellbare Lenkrad. Mehr Mühe haben sich die Entwickler mit den Spiegeln gegeben, vor allem die riesigen Weitwinkelgläser unterstützen beim Fahren. Indes sind sie nicht verstellbar, hochgewachsene Fahrer beobachten deshalb im linken Glas eher das Hinterrad als den Verkehr auf der Nachbarspur. Rechts passt der Spiegel deutlich besser.

Zu den positiven Überraschungen des Daily gehört sein Fahrkomfort. Einst ein knallharter Knochen, tritt der Transporter in S-Ausführung heute vergleichsweise samtig auf. Leer liegt er recht straff, aber nicht zu hart auf der Straße, beladen überraschend komfortabel. Allein kurze Stöße dringen deutlich bis ins Fahrerhaus durch, hinzu kommt das Fahrwerkspoltern.

Flotter als vermutet, dabei aber laut

Ein gespaltenes Bild vermittelt die Lenkung. Bei niedrigen Geschwindigkeiten arbeitet sie angenehm straff und zielsicher, wenn auch mit mäßigem Fahrbahnkontakt. Hinzu kommt ein angenehm kleiner Wendekreis. Bei hohem Tempo verkehrt sich der gute Eindruck ins Gegenteil, dann agiert die Lenkung zu leicht und wenig genau, lässt der beladene Transporter Geradeauslauf vermissen und streunt ein wenig unset und suchend über die Fahrbahn. Auch ist der Daily von Hause aus kein Kurvenräuber, er neigt sich bei schneidiger Fahrweise schwerfällig zur Seite, ebenso bei flotten Spurwechseln. Schon diesseits von ESP-Grenzen macht der Transporter seinem Fahrer unmissverständlich klar:



Cockpit mit genügend Platz, eleganten Formen und eher schlichten Materialien.

so bitte nicht.

Aber Tempo ist ohnehin angesichts der milden Motorisierung kein Fall für den Daily. 85 kW lautet der Einstieg in die Daily-Welt. Das ist für die Versicherungseinstufung nicht ganz glücklich, mit Blick auf die Kraftentfaltung indes deutlich mehr, als die Papierform vermuten lässt. Schließlich erreicht der 2,3-l-Diesel – obwohl recht drehfreudig – seine Höchstleistung bereits bei 2.500 Touren und das maximale Drehmoment beträgt ansehnliche 320 Nm. In Verbindung mit dem fein abgestimmten Achtgang-Automatikgetriebe von ZF läuft der Daily deshalb deutlich flotter als vermutet und hält auch voll beladen gut im Verkehr mit. Aus dem Stand legt der Daily mehr ab als dass er beschleunigt, auch bricht die Leistung an Autobahnsteigungen schnell ein. Doch in der Stadt, außerorts und auf flachen Autobahnetappen überzeugt der Daily.

Der Motor strengt sich dafür spürbar an. Objektiv sind die Geräuschmesswerte im Hauptfahrbereich zwar günstig, aber das



Hier glänzt der Daily: Chrom schmückt die Klimaregler und den Wählhebel.



Profi Pit

STAHLFERTIGGRUBE

Für LKW Werkstätten und Bahntechnik in Modul-Bauweise. Konfigurierbar als Arbeitsgrube oder Prüf- und Diagnosegrube aus eigener Produktion.

Fordern Sie ein unverbindliches Angebot an!

Boos Werkstatt- und Industrieausrüstung GmbH

Im Lipperfeld 9a | 46047 Oberhausen
 Telefon +49 (0)208 8 24 54 -0
 Fax +49 (0)208 85 68 88
 E-Mail info@boos.de

www.profitpit.de | www.boos.de

©2017 Profi Pit by RZV-Artwork

Leichtes S oder hohes C?

Das gibt es nur beim Daily: Den 3,5-Tonner liefert Iveco wahlweise in einer gewichtsoptimierten S-Variante oder als besonders stabile C-Ausführung. Der Grundpreis steigt dabei in der Testwagenausführung um zehn Prozent oder 3.000 Euro auf netto 36.450 Euro. Die Änderungen von Daily S zu C haben es in sich. Typisch für den Daily C ist eine besonders tragfähige Hinterachse mit Zwillingsbereifung. Das bedeutet rundum Reifen im Format 195/75 R 16 C statt 225/65 R 16 C. Die zulässige Last der Hinterachse steigt mit dem Schritt von 2,24 auf deftige 2,6 t. Soll die Vorderachse mitwachsen, bietet die Iveco auf Wunsch anstelle der serienmäßigen Querblattfederachse eine Drehstabfederachse an, das bedeutet maximal 2,1 statt 1,9 t Achslast. Die Breite zwischen den Radkästen im Laderaum sinkt von 1317 auf 1.032 mm, ferner steigt die Ladekante von 675 auf 760 mm. So klettert die Gesamthöhe des Kastenwagens. Höher und breiter sind die Rahmenlängsträger, das Leergewicht nimmt 124 kg zu – auf Nutzlast-Kosten. Daily-C-Sonderausstattungen sind Trapezfedern an der Hinterachse (auch verstärkt), ebenso eine Differenzialsperre. C-Fahrgestelle sind darüber hinaus mit Ausstattungspaketen für Koffer- und Kippaufbauten zu bekommen.



Die ZF-Automatik steht dem Daily ausgesprochen gut. Die Bedienung verlangt etwas Gewöhnung, das Ergebnis ist prächtig.

Nageln des Dieselmotors ist nicht zu überhören – unter der Motorhaube arbeitet kein Feingeist, sondern ein Haudrauf. Bei höheren Geschwindigkeiten addieren sich dazu laute Windgeräusche, dann braust es stürmisch um die Kabine. Die daraus entstehende Geräuschkakophonie dämpft das Tempo, für schnelle Etappen sind Andere eher geeignet. Weniger ist beim Daily bei der Geschwindigkeit mehr.

Entspannt fahren dank Automatik

Dann fasst auch die Wandlerautomatik gekonnt zu. Sie wechselt flink und ruckfrei die Gänge, kurz nach dem Anfahren flutscht schon die dritte Schaltstufe hinein, Tempo 50 heißt bereits Gang sechs und 1.300 Touren. Den achten Gang legt die Technik bei gekonntem Umgang mit dem Gas drehzahlschonend bei knapp 80 km/h ein: bei Tempo 100 orgelt der Daily deshalb mit nur 1.800 Touren dahin.

Bei acht Gangstufen kann er dies trotz milder Leistung vertragen. Bergab denkt das Getriebe mit und schaltet zurück, bergauf wird gedreht wenn nötig und im hohen Gang gezogen wenn möglich. Prompt fährt inzwischen jeder dritte neue Daily mit Automatik vor – ein verblüffender Erfolg.

Hübsch ist das Lichtspiel im Wählhebel beim Programmwechsel, erhellend die Schaltanzeige in den Instrumenten, praktisch die P-Taste, denn das Getriebe wechselt nach leichtem Druck aus der Vorwärts- oder Rückwärtsstellung in die Parkposition. Die etwas gewöhnungsbedürftige Bedienung ist also bei näherem Hinsehen praktisch, die drehzahlorientierte Power-Stufe im Vergleich zum Eco-Programm überflüssig. Eco ist ohnehin nach jedem Motorstart von ganz alleine drin. Die hervorragende Automatik trägt ein gerüttelt Maß zu einer entspannten Fahrweise bei, die sich im Daily ganz von alleine einstellt.

Gute Laune serienmäßig

Dies senkt den Verbrauch, auf der Teststrecke lag die Spanne voll ausgeladen recht eng zwischen 9,4 und 13,9 l/100 km. Im Schnitt kamen 10,8 l/100 km heraus. Sogar ein paar Prozent unterhalb des Anzeigeres des leicht pessimistischen Bordcomputers, das gibt es selten. Rekordverdächtig ist dies alles nicht, denn Iveco verzichtet zum Beispiel auf eine Start-Stopp-Automatik, das kostet den Daily einige Punkte in der Stadt. Die Rechnung minimieren dagegen lange Wartungsintervalle, auch kommt der Diesel beim Wechsel mit wenig Öl aus.

Und ein Adblue-Zuschlag ist beim 3,5-Tonner nicht erforderlich, denn der Motor erfüllt als einziger seiner Klasse Euro 6 ohne SCR-Technik. Eine Kombination aus Niederdruck- und Hochdruck-Abgasrückführung soll es richten. Bei den schwereren Kalibern klappt dies nicht mehr, vermutlich auch nicht bei der nächsten angekündigten Verschärfung der Abgasstufe Euro 6. Eine Blindklappe für die Adblue-Befüllung ist unten in der B-Säule bereits vorgesehen. Mit SCR wird der Daily dann nicht nur sauberer, sondern auch teurer, schwerer – und vielleicht sparsamer.

Die gute Laune bleibt trotzdem serienmäßig eingeschaltet. Gelassen schlendert der Iveco Daily dahin, er ist ein echtes Unikat mit ausgeprägten Eigenschaften. Immer noch ein rauer Bursche, wenn auch mit deutlich verbesserten Manieren. Und wenn er hochhausgleich und Metallicblau vor einem Frühlingsschimmel aufragt, dann wird das Bild schon fast zum Suchspiel.

Randolf Unruh

TRANSDATA
Wir machen Logistik einfach

powered by
Komalog
Innovative Software-Lösungen

transport logistic Halle B2.222

PEMA

MIETEN SIE FLEXIBEL, WAS SIE BRAUCHEN, WANN SIE ES BRAUCHEN.

Ganz gleich ob Kurzzeit- oder Langzeitmiete: PEMA bietet Ihnen ein starkes Fahrzeugspektrum und eine flexible Vertragsgestaltung. Mit PEMA als herstellerunabhängigem Nutzfahrzeugvermieter an Ihrer Seite haben Sie alle Möglichkeiten – auch im Tank- und Silo-Bereich!

Besuchen Sie uns auf der transport logistic
Halle A6, Stand 101/202!



Hersteller-
unabhängig



Flexible Vertrags-
gestaltung



Modularer
Service



Europaweiter
24-Stunden-Notruf

 **GEFA BANK**

SOCIETE GENERALE GROUP

www.pema.eu