



Im Gelände fühlt sich der Iveco Daily 70 S 18H pudelwohl und nimmt dank Allradantrieb so gut wie jede Hürde.

Über Stock und Stein

Als Siebentonner tritt der Daily von Iveco mit Permanent-Allrad, vielen Sperren und großer Bodenfreiheit zum Test an. Im Gelände ein Held kann der robuste Dreiseitenkipper beim Fahrkomfort auf der Straße weniger überzeugen.

Seine Geländetauglichkeit ist dem Kurzhauber ins Gesicht geschrieben. Hochbeinig steht der Dreiseitenkipper auf großen 19,5-Zoll-Rädern. Das verspricht Bodenfreiheit und Wattiefe satt. Die breiten Pirelli-Reifen sind für den All-Terrain-Einsatz wie geschaffen. Flach schmiegt sich der lange 90-l-Dieseltank unter der Fahrererkabine an. Gleich hier ist auch das Reserverad zu finden. Es lässt sich im Fall der Fälle komfortabel mittels Seilwinde ablassen und wieder hochkurbeln. Eines wird schnell klar: Dieser Daily braucht keine Straßen.

Rechts am Rahmen hangelt sich weit oben die Abgasanlage nach hinten. Eine massive Stahlwanne umklammert die empfindliche Chemiefabrik für sauberes Abgas und verhindert Grundberührungen der sensiblen Technik. Den Motor

schützen dicke Gitterstäbe aus Stahl unter dem dreiteilige Frontstoßfänger vor Schlägen durch Stock und Stein. Am Heck bringt der Kandidat eine Schlusstraverse samt stabilem Unterfahrerschutz mit. Die Rückleuchten schauen etwas hervor. Sie leben gefährlich, sollte der Aufbau Hindernisse beim Rückwärtsrangieren nicht zurückhalten.

Licht und Schatten

Der Einstieg liegt hinter der Vorderachse und macht das Entern der Kabine zum Kinderspiel. Dafür sorgt ein Extra-Tritt aus massivem Stahl in 47 cm Höhe. Über drei Stufen ist der Fahrerplatz erreicht. Mit Blick auf die Armaturen macht sich Enttäuschung breit. Die aufgepeppten Instrumente mit dem hochauflösenden Display der 2019er Daily-Generation gibt es für die

Allrader nicht. Auch das neue, unten abgeflichte Lenkrad mit vielen Multifunktionsstasten – Fehlanzeige. Hier kurbelt der Fahrer weiterhin am runden Volant, das mit 39 cm Durchmesser ein wenig mickrig wirkt für einen Siebentonner.

Dafür arbeitet die Lenkung angenehm verbindlich und direkt – selbst bei hohem Autobahntempo. Der Geradeauslauf ist vorbildlich. Auch an den Sitz- und Sichtverhältnissen gibt es wenig auszusetzen. Im Kipper stört sich niemand an den harten Kunststoff-Oberflächen, hier ist Robustheit gefragt. Anzahl und Größe der Ablagefächer genügen. Dank Fenster in der Rückwand lohnt sich auch der Innenspiegel.

Zündschlüssel umdrehen und los geht's. Ohne Ladung über holprige Straßen ist das kein Vergnügen für die Be-



satzung. Fahrkomfort geht anders. Die parabelgefederte 5-t-Hinterachse und die 2,7-t-Vorderachse mit Einzelradaufhängung an Drehstabfedern vermögen es nicht, harte Stöße ausreichend zu absorbieren und geben sie ungefiltert an die bis zu drei Insassen weiter. Der 4x4-Daily mit seinem verwindungssteifen

Leiterrahmen aus 5 mm starken C-Profil-Längsträgern und sechs genieteten Querträgern ist eben ein robustes Kerlchen fürs Grobe. Also runter von der Straße, ab in die Kiesgrube und erstmal ordentlich Kies auf die Kippbrücke.

Der Radladerfahrer der Güstrower Kies- und Mörtel GmbH in Zietlitz hat

leichtes Spiel. Mit gut 3,1 t in der Schaufel legt er eine Punktlandung bei der maximalen Zuladung des Siebentonnens hin. Optisch vermittelt der Daily einen guten Eindruck, selbst schwer beladen gehen er nur wenig in die Knie. Mit 6.990 kg Gesamtgewicht geht es zurück auf die Teststecke mit Autobahnetappen, kur-

I SPIER und ATV auf der NUFAM



Die Unternehmen der SPIER Gruppe

www.spier.de/nufam

*Abbildungen enthalten Sonderausstattungen, Produktänderungen und Irrtümer vorbehalten.

NUFAM DIE
NUTZFAHRZEUG
MESSE



www.spier-erleben.de
DIE DIGITALE PRODUKTAUSSTELLUNG

Besuchen Sie uns vom: 30.09. – 03.10.2021

Wir sind dabei ■ Halle 1/A 130 ■ dm-arena/A 430

Technische Daten Iveco Daily 70 S 18H 4x4 Off-Road



Motor:

Motorbezeichnung: FIC GL411B
 Bauart: Vierzylinder-Reihenmotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung, Turboaufladung, Ladeluftkühlung, AGR, DPF und SCR, Euro 6d

Bohrung/Hub:	95,8/104 mm
Hubraum:	2.998 cm ³
Nennleistung:	132 kW/180 PS bei 3.000 – 3.500/min
Max. Drehmoment:	430 Nm bei 1.500 – 2.750/min

Kraftübertragung:

Getriebe: Synchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe (Typ FPT 2840.6), Spreizung: $i=5,375$ bis $0,791$
 Verteilergetriebe: Verteilergetriebe für permanenten Allradantrieb, Drehmomentverteilung 50:50, normale Übersetzung $i=0,99$, zuschaltbare Geländeuntersetzung $i=2,15$, Nebenantrieb

Fahrwerk:

Vorderachse: Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, angetrieben, Quad-Tor-Drehstabfederung, Achslast: 2,7 t
 Hinterachse: Einfach untersetzte Hinterachse, Parabelfedern, Achslast: 5,0 t, Übersetzung: $i=5,857$
 Differenzialsperren: an Vorder- und Hinterachse / zuschaltbare Längssperre am Verteilergetriebe.

Reifen:

Lenk- und Antriebsachse: Pirelli TR:01 Triathlon 265/70 R 19.5

Fahrgestell:

Rahmen: Parallel-Leiterrahmen
 Bremsen: Scheibenbremsen vorn und hinten
 Tankinhalt Diesel/Adblue: 90 / 24 l

Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe:	5.348 x 2.056 x 2.508 mm
Radstand:	3.480 mm
Wendekreis:	14.600 mm
Bodenfreiheit vorn/hinten:	279/233 mm
Böschungswinkel vorn/hinten:	35°/33°
Rampenwinkel:	159°
Wattiefe:	650 mm
Leergewicht:	3.860 kg
Nutzlast:	3.140 kg
zul. Gesamtgewicht:	7.000 kg
zul. Gesamtzuggewicht:	10.500 kg
Testgewicht:	6.990 kg

Aufbau:

Typ: Meiller-Dreiseitenkipper, Typ 2.5
 Maße Kippbrücke: 3.000 x 2.200 x 350 mm
 Aufbau-Besonderheit: mit Aufstiegsleiter rechts unter Kippbrücke

Messwerte:

Einstiegsstufenhöhen:	470/750 mm
Höhe Fahrerhausboden:	960 mm
Lenkraddurchmesser:	390 mm
Beschleunigung (0-30/50/60/70 km/h):	
(0-30/50/60/70 km/h):	7,0/13,2/20,4/25,9 s
Verbrauch Leerfahrt/beladen:	12,4/14,0 l/100km
Durchschnittsgeschwindigkeit (Landstraße/Autobahn beladen):	59,3/83,7 km/h
Innenengeräusche (bei 60/80 km/h):	68,8/72,5 dB(A)

Preis:

Listenpreis (ohne MwSt.)
 Daily 4x4 -Fahrgestell: 95.715,00 €



Den Einstieg erleichtert ein separater Tritt aus massivem Stahl. Über drei Stufen ist der Fahrerplatz erreicht.

nisch geregelte Turbolader mit variabler Turbinengeometrie spricht schnell an, was der Beschleunigung und Elastizität zugutekommen. Selbst aus dem Drehzahlkeller von knapp über 1.000 U/min rettet sich der Direkteinspritzer galant aus der Affäre und unterstützt eine schaltfaule Fahrweise. Meist rollt der Allrad-Daily im sechsten Gang. An Steigungen heißt es zurückschalten. Kein Problem, die oberen Gänge sind kurz gestuft. Besonders auf der Autobahn wird der kernige Motorsound größtenteils vom Surren des Verteilergetriebes und der Gelenkwellen übertönt, was auf Dauer stört. Dank Overdrive dreht der Motor bei 85 km/h im größten Gang mit 2.400 Touren, auf der Landstraße mit 60 km/h sind es 1.600 U/min.

Einen grün markierten Drehzahlbereich für wirtschaftliche Fahrweise gibt es nicht. Ohnehin ist die seltsame Skalierung im Tacho mit ungeraden Zehnern von null bis 190 und im Drehzahlmesser in 250er-Schritten nicht LKW-gerecht. Hier outet sich der Daily und kann seine Abstammung vom flinken Lieferwagen nicht verbergen. Für verbrauchsbewusste

venreichen Landstraßen und langsamen Ortsdurchfahrten mit Kopfsteinpflaster. Dort zeigt sich, dass auch die hohe Zuladung den Fahrkomfort nur wenig verbessern kann. Auf Holperstrecken benimmt sich der Daily weiterhin bockig und verlangt nach gedrosseltem Tempo.

Effizientes Kraftpaket

Das zusätzliche Gewicht beeindruckt den 3,0-l-Vierzylinderdiesel wenig. Der Daily schlägt sich achtbar. An keiner Stelle fühlt man sich untermotorisiert. Das reinrassige Nutzfahrzeug-Triebwerk von Fiat Powertrain Technologies (FPT) ist auf das Fahren mit hoher Last und niedrigen Drehzahlen getrimmt. Äußerst kultiviert

geht der 180 PS starke Common-Railer ans Werk und hängt dabei gut am Gas.

Ab 1.500 Touren liefert der längs eingebaute Reihenmotor sein maximales Drehmoment von 430 Nm. Der elektro-



Den Motor schützen dicke Gitterstäbe aus Stahl unter dem dreiteiligen Frontstoßfänger.



Ein traditionelles Cockpit mit viel Hartplastik und großen Rundinstrumenten erwartet den Fahrer im Innenraum.



Die drei Differentialsperren sind nach der Reihenfolge ihrer Aktivierung auf den Tastschaltern durchnummeriert.

LKW-Fahrer, die auch nach Instrumenten und nicht nur nach Gehör fahren, sind die Rundinstrumente kaum zu gebrauchen. Tröstlich: Das Mini-Display in Anzeigemitte gibt auch Durchschnittsgeschwindigkeiten und -verbräuche auf einzelnen Etappen wieder.

Leichtgängig und präzise

Abseits der Straße spielt das alles keine Rolle. Um schnell und sicher durch dick und dünn zu kommen, zählt mehr ein leicht zu schaltendes Getriebe. Die ebenfalls von FPT entwickelte Sechsgangbox

erfüllt diesen Anspruch. Leichtgängig, präzise und in kurzen Wegen lassen sich die Gänge einlegen. Ihre Abstufung ist perfekt gewählt. Die Schaltbox leitet das Motordrehmoment an ein Verteilergetriebe weiter, das für permanenten Allrad sorgt. Es verteilt die vorhandene Kraft je zur Hälfte auf Vorder- und Hinterachse.

Auf festgefahrenen Wegen im Baugrund kommt der Daily ohne Untersetzung und Sperren gut zurecht. Will man die Spur verlassen und ins schwere Ter-

NUFAM DIE NUTZFAHRZEUG MESSE

Tickets nur online!

MESSE KARLSRUHE
30.09. – 03.10.2021
 GET THINGS MOVING!

NUFAM.DE

messe
 — karlsruhe



Der stabile Leiterraahmen samt robusten Achsen erlauben gut 3,1 t Zuladung auf der Dreiseiten-Kippbrücke.

rain, wählt der Mann am Lenkrad per Tastschalter mit Schildkröten-Symbol besser gleich die Geländeuntersetzung des Verteilergetriebes. Damit stehen ihm de facto zwölf Gänge zur Verfügung. Das Splittgetriebe von einst ist nicht mehr an Board. Kleines Manko: Zum Aktivieren der Kriechgänge muss das Fahrzeug zuvor zum Stillstand kommen. Wer es mit der Brechstange in der Standard-Übersetzung versucht, erntet schnell eine müffelnde Kupplung. Einmal die Unter-

zung gewählt, überwindet der 4x4-Daily fast alle Hindernisse wie starke Steigungen und große Gefälle, wühlt sich durch Löcher und erklimmt steile Hügel. Maximal 60 Prozent Steigfähigkeit, 35 Grad Böschungswinkel vorn (hinten 33 Grad) und 65 cm Wattiefe für Wasserdurchfahrten gibt Iveco an. Besonders der knappe Frontüberhang erweist sich als Pfund, mit dem man wuchern kann.

Für alle Fälle

Auf losem Sand und in den tiefen Furchen kommen die All-Terrain-Reifen an ihre Grenzen. Sinkt der Daily zu tief ein und liegt trotz Rampenwinkel von 159 Grad auf Tank oder Reserverad auf, geht ohne fremde Hilfe nichts mehr. Da helfen weder Untersetzung noch die drei Differenzialsperren für Vorderachse, Hinterachse und Längssperre weiter, die sich über das Tastenfeld unterhalb der Klimaautomatik in der Mittelkonsole aktivieren lassen. Im Normalfall gleichen die Differenziale die Drehzahlunterschiede zwischen den Achsen und Rädern aus. Das ist für reibungslose Kurvenfahrten nötig. Mit den aktivierten Helferlein sind hingegen alle vier Räder starr verbunden und drehen im Gleichschritt. Das nützt wenig, wenn sie auf lockerem oder rutschigem Grund ins Leere greifen.

Baubetriebe, Kommunen, Feuerwehren und Energieversorger, die häufig unbekanntes Gelände überwinden müssen, wählen besser grobstollige Offroad-Reifen

oder Pneu mit v-förmigem Traktorprofil. Die wirken sich wieder nachteilig auf die Fahreigenschaften auf der Straße aus.

Geht es mit dem Geländespezialisten flott hinauf, ist Achtsamkeit bei Talfahrt geboten. Mit einer verschleißfreien Zusatzbremse wie etwa einer Drosselklappe im Auspuff kann der Transporter nicht dienen, wenn die 7 t bergab das Schieben anfangen. Der kleine Vierzylinder hat auch

Der Daily kippt per Nebenabtrieb und Kipphydraulik. Dazu muss der Kleinlaster stehen und der Handbremshebel angezogen sein.

HOCHWERTIGE
BAUSÄTZE, PRÄSENT
IN ÜBER 30 LÄNDERN
AUF 5 KONTINENTEN

LIDERKIT IMMER UNTERWEGS



 **LIDERKIT**

www.liderkit.com

bei Höchstdrehzahl nur wenig Bremsmoment entgegenzusetzen und kann den Siebentonner im Gefälle allein nicht stabil talwärts führen. Für eine sichere Verzögerung müssen die hydraulisch betätigten Scheibenbremsen an allen vier Rädern ran. Sie packen kraftvoll und wohl dosiert zu, haben aber in bergiger Region stets einen heißen Job zu erledigen.

Hydraulische Kippfunktion

Zurück im Kieswerk geht's ans Abkippen. Der Daily kippt per Nebenabtrieb und Kipphydraulik. Dazu muss der Kleinlaster stehen, sich das Getriebe in Neutralstellung befinden und der Handbremshebel



Beim Abkippen ist Geduld gefragt. Fast eine halbe Minute dauert das vollständige Aufstellen der Meiller-Kippbrücke.

Fazit

Unser Fazit: Hut ab, der Iveco Daily 4x4 ist ein Krabbelkünstler mit Nehmerqualitäten. Sein permanenter Allradantrieb verteilt die Kraft fifty-fifty zwischen Vorder- und Hinterachse. Drei Sperren und eine zusätzliche Geländeuntersetzung im Verteilergetriebe machen fast alle Wege frei. Da werden die 180 PS schnell zur Nebensache. Mit knapp über 3 t ist der Klein-LKW zwar kein Nutzlastriese, bringt seine Ladung aber souverän in die entlegensten Gebiete. Mit Gewicht im Kreuz klettert der Verbrauch auf der Straße nur mäßig an und bleibt mit 14 l Diesel pro 100 km im Rahmen.

Dabei ist der Daily 4x4 flink unterwegs und fordert dank passender Übersetzung auch in den hohen Gängen nur wenig Schaltarbeit. Auf die feine, aber aufpreispflichtige Hi-Matic mit mehr Schaltkomfort lässt sich im Allrader durchaus verzichten.

Frank Hausmann

angezogen sein. Danach rutscht die rechte Fahrerhand zwischen den Sitzen bis auf den Kabinenboden und legt dort den Drehschalter für das Verteilergetriebe um. Nach einer Viertel-Umdrehung von T (Traktion) auf N (Neutral) kann die Kupplung durchgetreten und der fünfte Gang eingelegt werden. Mit jedem anderen Gang ändert sich auch die Übersetzung des Nebenabtriebs. Der sechste Gang ist zu meiden. Die

gang zu lange dauert, muss der Fahrer von vorn beginnen. Das kann nerven, besonders wenn's schnell gehen soll.

ANZEIGE

Langendorf
 high tech on wheels



Ihr „Heavy Metal Star“

SKS

GROSSRAUMMULDE
Für Stahlschrott und mehr

www.langendorf.de

schnelle Übersetzung könnte die Hydraulikpumpe des Kippers beschädigen.

Nachdem die PTO-Taste für den Nebenabtrieb in der Armaturentafel gedrückt ist, kann mittels Pfeil-nach-oben-Taste der Kippvorgang gestartet werden. Diese Prozedur kostet viel Zeit, ist aber unvermeidbar. Und nicht immer gelingt das mechanische Einrücken des PTO im ersten Anlauf. Wenn der gesamte Vor-



Fahrschulung HowToCargoLift

QR-Code scannen und wissen, wie's funktioniert. Keine allgemeine Schulung, sondern einfache Bilder und Filme zu genau diesem Cargolift. Spezifisch, online, in elf Sprachen.

Lifting Performance. Since 1981.

Gerd Bär GmbH · 74078 Heilbronn
www.lifting-performance.com

BÄR
Cargolift®