

Der Truck unter den Vans

Neue Optik, neues Cockpit, neue Radstände und Volummen, dazu ein sanfteres Fahrwerk und Euro 6 – der neue Daily macht einen großen Schritt nach vorn.

Selbst Transporter-Kenner kommen angesichts der Daily-Historie schnell ins Straucheln: Mit schöner Regelmäßigkeit präsentiert die Iveco alle paar Jahre einen „New Daily“. Doch was da wirklich neu ist und was ein Facelift, das ist im Nachhinein kaum festzustellen. Der letzte wirklich neue Daily geht auf das Jahr 1999 zurück. Damit ist der Daily inzwischen der Alterspräsident unter den Transportern Westeuropas – höchste Zeit für eine Neuaufgabe.

Es gehört zum Wesen des Daily, dass er seit seiner ersten Generation vor 36 Jahren immer der Haudegen seiner Klasse war. Mit Heckantrieb und seiner Chassis-Bauweise ist er der Truck unter den Vans. Für Leichtgewichte und selbsttragende Kastenwagen mit Frontantrieb sieht sich im Konzern traditionell Fiat mit dem Ducato zuständig.

Dazu ist der Daily ein Einzelkind ohne Kooperationspartner, mal abgesehen von den Konzernmotoren. Auch der neue Daily im Grunde der Alte geblieben. Wer Robustheit höher schätzt als Nutzlast, wer Belastbarkeit und Aufbaufähigkeit über automobiler Feinkost stellt, der ist hier nach wie vor richtig angesiedelt.

Hai-Gesicht mit kleinen Augen

Zumal der Daily jetzt auch außen demonstriert, wes Geistes Kind er ist. Verschwunden ist der kuriose, halb geöffnete weichliche Kussmund der letzten Generation. Der neue Daily schaut grimmig und handfest drein, wie einer, der anpacken kann und will. Er trägt ein Hai-Gesicht mit kleinen Augen, mit kühnem Schwung vom Grill über die Scheinwerfer bis zur Unterkante der Fenster. Seitlich wachsen an beiden Achsen angedeutete Radkästen heraus. Weiter oben in der Fensterpartie erinnert die Linie ein wenig an den Sprinter.

Die Sicke unten im Blech zwischen den Achsen ist gewöhnungsbedürftig. Verschwunden ist dagegen die bisherige Karosseriefalte auf



halber Höhe. Wohlwollend nehmen Transporterprofis weiterhin die seitliche Beplankung auf – sie verhindern typische Schäden. Unverändert trägt der Daily auch handfeste senkrechte Türgriffe, hier darf man(n) mit Fausthandschuhen zulangen.

Drinne haben die Entwickler eine rundum neue Armaturentafel spendiert. Es hat die Grundform eines symmetrischen V mit seitlich auslaufenden Flügeln. Die Mittelkonsole beherbergt jetzt ein ansehnliches Display, es gibt neue Lüftungsdüsen, neue Instrumente, ein neues Lenkrad, neue Ablagen, seitlich Getränkehalter – eine moderne Cockpitlandschaft. Die ohnehin nicht karge Ausstattung hat weiter zugelegt. Serienmäßig bringen nun alle Dailys einen Beifahrer-Doppelsitz mit Multifunktionsablage und großem Staufach mit, außerdem eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung. Mit den Paketen namens Daily Plus und Daily Top lässt sich der Daily wie gehabt vergleichsweise günstig aufwerten.

Neu geordnet, neu sortiert

Neu geordnet hat Iveco das Programm. Der leichte Daily L ist dahingeshieden, er passte mit 3,2 t Gesamtgewicht ohnehin nicht recht

ins Bild des vierschrötigen Transporters. Jetzt geht's mit dem Daily S und 3,3 t Gesamtgewicht sowie Einzelbereifung an der Hinterachse los. Der wahre Daily ist und bleibt der Daily C mit stämmiger Zwillingbereifung an der Hinterachse. Wie gehabt reicht seine Spanne von 3,5 t bis 7,0 t Gesamtgewicht. Damit dreht er Sprinter und Co. eine Nase, die bereits bei 5 t die Waffen strecken. Die Reisemobilbranche dehnt den Daily zugunsten der Besitzer des alten Dreier-Führerscheins sogar gerne bis 7,5 t Gesamtgewicht.

Neu sortiert hat Iveco die Radstände und Laderaumvolumen. Verschwunden sind dabei Varianten wie der bisherige 3000 L, ein Daily mit kurzem Radstand und langem Überhang, in Sachen Fahrstabilität eher heikel. Nach wie vor geht es mit 3.000 mm Radstand los, doch dann folgt gleich der Sprung zu 3.520 mm und zum 3520 L mit langem Überhang, Dann geht es mit 4.100 mm und dem neuen 4100 L weiter. Die mittleren und großen Ausführungen haben in diesem Zug teils deutlich an Laderaum gewonnen, obwohl Breite und Höhe dankenswerterweise unverändert blieben. Bis zu 19,6 m³ Fracht schluckt der Kastenwagen jetzt in der üppigsten Ausführung, ein rekord-

Erdgas-Daily

Eine Ausnahme in der Transporterwelt bildet gestern wie heute die Erdgasausführung des Dreiliters mit 100 kW (136 PS). Verbessert hat Iveco nach eigenem Bekunden die Geräuschkämmung. Eine neue Federung an der Vorderachse der Modelle bis 3,5 t soll den Daily sanfter machen, die neue Federung der Hinterachse senkt die Ladekante um 55 mm. Doch keine Bange: Auch der neue Daily bleibt ein echter Daily, auch wenn er nun etwas milder geworden ist.

**Für die Stadt
und den Bau:
der neue Daily**





Neues Gesicht, neue Motor- und Modellvarianten – der Renault Master legt nach vier Jahren spürbar zu.

Renault Master

Aller guten Dinge

Aller guten Dinge sind drei: Zum überarbeiteten Kangoo im vergangenen Jahr und dem neuen Trafic gesellt sich jetzt der frisch überarbeitete Master. Damit tragen jetzt alle drei Transporter und Lieferwagen von Renault das neue Markengesicht mit der selbstbewusst präsentierten Raute als Markenemblem in Kühlergrill und Motorhaube. Wichtiger aber sind die Änderungen unter dem Blech.

Renault hat das Motorenprogramm neu gestaffelt: Der Vierzylinder-Turbodiesel mit 2,3 Liter Hubraum steht jetzt feingestuft in vier Varianten zur Verfügung: 81 kW (110 PS), 92 kW (125 PS), 99 kW (135 PS) sowie als neue Spitzenmotorisierung mit 121 kW (165 PS). Das bedeutet vier statt drei Motorvarianten, ein kräftigeres Einstiegstriebwerk und eine deutlich stärkere Spitzenmotorisie-

rung. Hier hat Renault gleichzeitig die Durchzugskraft von 350 auf 360 Nm gesteigert. Mit diesem Schritt hat der Master klar aufgeholt, denn bisher war bei 110 kW (150 PS) Schluss.

Für die beiden Spitzenmotorisierungen verwendet Renault eine Doppelladung mit zwei Turboladern. Aber die Franzosen setzen nicht nur auf mehr Dampf, auch auf mehr Sparsamkeit. Die neue elektrische Servounterstützung der Lenkung spart ein Zehntel Liter Sprit. Die beiden stärksten Maschinen fahren serienmäßig mit Start-Stopp-Technik vor. Insgesamt sinkt der Verbrauch deshalb sogar um bis zu 1,5 l/100 km. Der stärkste Master soll mit mittlerer Länge und Hochdach nach Norm im Mix nur noch 6,9 l/100 km verbrauchen. Damit reiht er sich unter den sparsamen Transportern in der 4,5-t-Klasse ein.

Damit nicht genug: Die zwei kräftigsten Motoren bringen außerdem eine Eco-Taste im Armaturenbrett mit. Wer

sie betätigt, senkt den Dieserverbrauch nochmals um bis zu zehn Prozent. Ursache ist eine Reduzierung von Leistung und Drehmoment sowie der Klimaanlage.

Vor allem im Einsatz auf dem Bau, bei Versorgern und im Handwerk verlassen Transporter mitunter befestigte Straßen. Dann hilft „Extended Grip“, eine erweiterte Traktionskontrolle. Dahinter verbirgt sich eine elektronische Differenzialsperre. Außerdem spendiert Renault mit Anfahrhilfe und einem Anhängerassistent zusätzliche ESP-Funktionen, die anderswo längst bekannt sind.

Spannender ist deshalb der große, konkav geformte Spiegel in der Sonnenblende auf der Beifahrerseite. Er bietet vom Fahrersitz aus eine bessere Übersicht über das Geschehen rechts neben dem Transporter. Auch der neue Trafic verfügt über diesen Weitwinkel-Innen Spiegel.

Nicht zuletzt erweitert Renault das Modellprogramm des Master: Der Kastenwagen ist nun als Hecktriebler in der längsten Ausführung nun auch wie die frontgetriebene Ausführung mit Einzelstatt Zwillingsbereifung an der Hinterachse zu bekommen. Mit diesem Schritt passen Europaletten nun quer in den Laderaum, gleichzeitig sinkt der Rollwiderstand und damit der Verbrauch. Auch verringert sich das Gewicht – ein Vorteil speziell für 3,5-Tonner. Renault verbindet die neue Ausführung mit einer besonders langen und drehzahlensenkenden Übersetzung für den spritsparenden Einsatz auf Langstrecken.

Zu bekommen ist der weiterentwickelte Master ab Sommer – dann sicherlich auch in Form der baugleichen Ableger Opel Movano und Nissan NV 400 – alle guten Dinge sind eben drei.

Randolf Unruh

Die Mittelkonsole beherbergt jetzt ein ansehnliches Display, neue Lüftungsdüsen, neue Instrumente, neues Lenkrad.

verdächtiges Maß. Weitgehend identisch ließ Iveco das Motorenprogramm. Die Basis bildet wie gehabt der Vierzylinder-Turbodiesel mit 2,3 l Hubraum in den Leistungsstufen mit 78 kW (106 PS), 93 kW (126 PS) und 107 kW (146 PS). Neu im Angebot für den kleineren Diesel ist ein Eco-Paket mit Start-Stopp-Anlage, kräftiger Batterie und einem leistungsstarken sowie geregelt arbeitenden Generator. Auch der wuchtige Dreiliter-Vierzylinder als Spitzenmo-

torisierung in der C-Baureihe ist ein guter alter Bekannter. Es gibt ihn unverändert mit 107 kW (146 PS), mit 125 kW (170 PS) sowie 150 kW (205 PS). Den großen Diesel bietet Iveco nun optional in den beiden unteren Leistungsstufen auch mit Euro 6 an. Notwendig dafür ist SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, das erklärt den deftigen Aufpreis von netto 1.500 Euro.

Randolf Unruh

TRAILER INNOVATION 2015



Der große Preis der Trailerbranche

Seit 2002 wird auf der IAA Nutzfahrzeuge der internationale Branchenpreis „Trailer Innovation“ verliehen, der herausragende Ideen und Produktneuerungen aus dem Anhänger- und Aufbautenbereich fördert. Vergeben werden die Auszeichnungen von elf renommierten europäischen Transportzeitschriften.

Kategorien Body · Chassis · Concept · Components · Safety · Smart Trailer · Green Trailer

Jury Fachjournalisten von elf europäischen Transportmagazinen

Teilnahme www.trailer-innovation.com · Deadline: 30. Juni 2014

Event mit Preisverleihung · IAA Nutzfahrzeuge 2014 · Hannover · 26. September · 14 Uhr

www.trailer-innovation.com

Established 2002 · In Kooperation mit VDA

IAA

Internationale
Automobil-Ausstellung

VDA

Verband der
Automobilindustrie

