



Großer Koffer und trotzdem viel Nutzlast: Der 70er Daily sieht vor dem Aufbau etwas mickrig aus, schleppt aber mehr als drei Tonnen.

Sieben auf einen Streich

Er fährt den klassischen 7,5-Tonnern heftig in die Parade; der Daily punktet als Siebentonner mit hoher Nutzlast. Und mit sieben Tonnen ist noch lange nicht Schluss.

Die Daily-Spezialisten von Iveco lachen sich ins Fäustchen: Wenn in Deutschland die LKW-Maut bereits bei 7,5 Tonnen zGG beginnt, bedeutet dies generell Auftrieb für den guten alten 7,5-Tonner, dessen Ende bereits eingeläutet schien. Das große Problem des Klassikers aber heißt Nutzlast. Die Lösung lautet: Iveco Daily.

Während Mercedes seinen Vario eingestellt und das Segment der nutzlaststarken Großtransporter verlassen hat, pflegt Iveco den Riesen-Daily rund um sieben Tonnen Gesamtgewicht. Der galt bisher – Segmente wie Chassis für edle Reisemobile ausgeklammert – als exotisch bis schrullig: ein übergroßer vierschrotiger Transporter mit breitspuriger LKW-Hinterachse. Jetzt aber wird er kräftig Auftrieb bekommen. Denn Iveco spendiert dem neuen Daily, vor einem Jahr vorgestellt,

inzwischen bis zu 7,2 Tonnen Gesamtgewicht. Damit ist er ein Fall für kühle Rechner: Der längste Daily-Kastenwagen mit 19,6 m³ Laderaum wiegt in Serienausstattung knapp über drei Tonnen. Für einen Transporter ist das sehr viel, für einen Leicht-LKW sehr wenig. Macht hier 4,1 Tonnen Nutzlast – Respekt. Ähnlich vorteilhaft sieht die Bilanz beim Fahrgestell aus: Mit längstem Radstand von 4.750 mm und Luftfederung beläuft sich das Leergewicht gerade mal auf 2,45 Tonnen – das ergibt 4,75 Tonnen für Aufbau und Ladung. Da rinnt selbst dem vergleichsweise leichten Iveco Eurocargo eine Träne aus dem Scheinwerfer.

Man also nehme den Daily, packe einen ausgewachsenen, sechs Meter langen Plywoodkoffer in voller Breite von Spier drauf, dazu eine Ladebordwand und einen Dachspoiler. Es verbleiben stolze 3.185 kg Nutzlast.



Gegenprobe mit dem Eurocargo 75 E, gleicher Koffer plus Ladebordwand und Spoiler: läppi-sche 2.470 kg Nutzlast. Und der Eurocargo ist unter seinesgleichen eher ein Leichtgewicht.

Weitere Vergleiche kann man sich sparen. Der Mercedes Sprinter gilt in diesen Regionen als Fliegengewicht, das bereits bei fünf Tonnen Gesamtgewicht die Waffen streckt. Mithalten können vielleicht Umbauten wie ein VW Crafter mit Nachlaufachse - doch will man das wirklich? So balgt sich der Daily allenfalls mit dem Fuso Canter. Der aber tut sich als kleiner Frontlenker mit knapper Kabine gegen den Daily schwer.

Fahrerhaus und Motor

Der Daily dagegen pumpt sich für den Einsatz als Leicht-LKW energisch auf wie ein Maikäfer vor dem Start in seinen soundsovielten Frühling. Er ist nun für 2,55 m Aufbaubreite freigegeben, trägt also ausgewachsene Koffer, die zwei Paletten quer aufnehmen. Zugegeben, das Fahrerhaus und auch die 16-Zoll-Räder wirken angesichts des Hauses auf dem Rücken mickrig, doch die Kombination hat praktische Vorteile. Zwar liegt die Trittstufe zur Kabine mit 53 cm deutlich zu hoch, doch davon abgesehen läuft der Fahrer mehr in sein Fahrerhaus, muss nicht kraxeln wie bei einem Frontlenker und hat mehr Bewegungsfrei - der Motor steckt vorn und nicht mitten in der Kabine.

Ohnehin hat das Fahrerhaus gewonnen. Tiefere Sitzposition, flacheres Lenkrad - passt. Die schwungvolle Armaturentafel sieht attraktiv aus, Feinschmecker werden allenfalls die düstere Farbgebung und die Hartplastik-Oberflächen bemängeln. Wo der Iveco Daily herkommt, wird angesichts der Außenspiegel deutlich: In Verbindung mit dem breiten Koffer bekommen sie eine zweite Verlängerung, prompt verdecken Fensterstege die Aussicht und die Spiegel zittern während der Fahrt ängstlich.

Dabei halten Rahmen und Fahrwerk dem vergleichsweise wuchtigen Aufbau durchaus Stand. Die stämmige und breitspurige Hinterachse mit 5,35 Tonnen Tragfähigkeit vom Eurocargo stört sich am Aufbau wenig. Wer die Luftfederung wühlt, genießt sanften Fahrkomfort. Allein die Vorderachse reagiert bei dieser Zusammenstellung etwas unwirsch auf Unebenheiten. Der Motor kommt mit der Zusammenstellung ebenfalls zurecht, zumindest beim nur leicht beladenen Testwagen. Der Dreiliter-Vierzylinder bringt es in höchster Dosierung auf 150 kW (205 PS) und 470 Nm Drehmoment. Großvolumige Vierzylinder her-



Der Rahmen des Riesen-Daily liegt vergleichsweise niedrig, die luftgefederte Hinterachse arbeitet sanft. Klein geraten sind die 16-Zöller.

kömmlicher 7,5-Tonner haben mehr Mumm, doch sie arbeiten unkultiviert.

Leistungsbeschwerden kontert der Daily mit einer optionalen Achtgang-Wandlerautomatik von ZF. Sie hält stets die passende Übersetzung bereit, ist kurz genug fürs Anfahren am Berg und lässt den Groß-Daily bei Tempo 80 mit rund 1800 Touren dahinschnurren. Im Unterschied zum Prototyp vor einem Jahr

**IMMER WISSEN
WO IHRE
FAHRZEUGE SIND.**

Fahrzeugortung • Fahrparkoptimierung • Mitarbeitermanagement • umweltfreundlich und sicher
Anbindung von Unternehmenssoftware

FAHRZEUGE ORTEN UND FAHRTZEITEN EINFACH NACHWEISEN

Erfahren Sie jetzt, wie WEBFLEET® Ihre Fahrer und Ihre Mitarbeiter im Büro noch besser vernetzt. Vereinbaren Sie eine unverbindliche Vorführung bei Europas führendem Flottenmanagement- und Fahrzeugortungsanbieter. Telefonisch unter **069 6630 8024** oder per Mail: **sales-de@business.tomtom.com**.



Als Kipper nimmt der Daily auch eine Ladung Kies auf dem Buckel nicht krumm, liegt gut und fährt verblüffend flott.



Mehr geht nicht: Mit 19,6 m³ Volumen baut die Iveco den größten aller Kastenwagen.



Der Laderaum des schwersten und größten Kastenwagen liegt himmelhoch über der Fahrbahn. Ein Wohnwagentritt hilft Kleineren ...

wechselt die Automatik die Gänge jetzt butterweich und nahezu unmerklich. Schon kurz nach dem Anfahren flutscht das Getriebe unversehens in den vierten, fünften Gang, rollt in der Stadt bequem im sechsten Gang dahin und gönnt sich außerorts schnell die achte Schaltstufe – kein Vergleich mit den langsamen Regungen der früheren Agile-Automatisierung, die stets zu Pendelbewegungen von Kopf und Oberkörper führten.

ANZEIGE



Die Bedienung ist allerdings recht gewöhnungsbedürftig, denn Iveco konzentriert diverse Funktionen auf den überfrachteten Wählhebel. Gut also, dass der Fahrer im Normalbetrieb in der Eco-Stufe gut unterwegs ist, sie schaltet früh hoch und hält die Drehzahl niedrig. Die Power-Variante arbeitet drehzahlorientiert, schaltet nervöser, hält den Daily bei voller Fahrt in der siebten Schaltstufe und arbeitet sich beim Verzögern vor Ampeln oder Stoppstellen etwas hektisch Gang für Gang zurück. Ihr Sinn erschießt sich bei anspruchsvoller Topografie plus hoher Beladung. Und bergab, dann fehlt dem Daily die Motorbremse eines richtigen LKW.

Doppelkabine und Kastenwagen

Den Aufpreis für die Automatik verklausuliert Iveco. Sie wird je nach Fahrzeug in Kombination mit unterschiedlichen Ausstattungspa-



Das Cockpit wirkt attraktiv, wenn auch etwas düster. Der Wählhebel der wahlweisen Automatik ist überfrachtet.

keten geliefert. Aus nominell 1.500 bis 3.900 Euro Mehrpreis werden auf diese Weise 1.500 bis 2.200 Euro – sofern man die Paketinhalte ohnehin geordert hätte. Ein Minuspunkt sei nicht verschwiegen: Die Start-Stopp-Einrichtung spart sich Iveco, eine Begründung dafür gibt es nicht. Beim Tanken schließlich heißt es Obacht geben: Diesel links, Adblue rechts.

Umstieg in einen Daily als Doppelkabine mit Dreiseitenkipper von Meiller. Auf der Kipp-Pritsche liegt eine Ladung grober Kies, aber der Daily steckt dies gelassen weg. Hier arbeitet eine Kombination aus Sechsgang-Schaltgetriebe und dem Dreiliter mit 125 kW (170 PS) und 400 Nm. Die Gesamtübersetzung ist kürzer gewählt, der Motor dreht bei 80 Sachen etwa 2.200 Touren.

Der gewichtige Großtransporter kommt mit der Fuhre gut zurecht: Obwohl mangels Mannschaft an Bord das Gewicht fast ausschließlich auf der Hinterachse ruht, ist das Fahrverhalten überraschend sicher und komfortabel. Der Daily wetzt schneidig um die Ecken, liegt dank des vergleichsweise niedrigen Rahmens mit entsprechend tiefem Schwerpunkt sicher. Eine Differenzialsperre unterstützt die Traktion. Im Kipper stört sich niemand an den harten Kunststoff-Oberflächen, hier ist Robustheit gefragt. Die Außenspiegel bleiben hier bei flotter Fahrt ruhig: schlanker Aufbau

gleich kürzere Ausleger. An Grenzen stößt der Kipper allenfalls, will man ihm zusätzlich einen Anhänger aufbürden. Wegen der hydraulischen Bremsanlage ist bei 3,5 Tonnen Anhängelast Schluss. Aber auch Vernunftgründe sprächen gegen eine gewichtigere Kombination, denn die Antriebstechnik dürfte in dieser Liga an Grenzen stoßen.

Dritte Variante ist ein üppiger Kastenwagen. Hier hat der Daily endgültig eine Alleinstellung – 19,6 m³ Volumen gibt es sonst





**Wer liefert mir
echte Qualität
statt billiger Kopie?**



KRONE
Wir transportieren Zukunft

www.krone-trailer.com/service/



**Wir
machen
das.**

Das Beste für die Besten:
Krone liefert Ihnen passgenaue
und hochwertige Original-Ersatzteile
für Ihren Trailer. Und das in Höchst-
geschwindigkeit. Damit Ihre wertvolle Zeit
nie auf der Strecke bleibt.



Über Stock und Stein

Er ist der Daily für besondere Fälle: Mit werksseitigem Allradantrieb entpuppt sich der Daily 4x4 als Allesüberwinder. Mit seinem Ausgangsmodell hat dieser Daily allerdings nur noch Fahrerhaus, Motor und Getriebe gemein. Auf Einzelbereifung mit Offroad-Besohlung im Format 255/100 steht der Daily riesenhoch, die zusätzliche Trittstufe zum Entern des Fahrerhauses ist bitter nötig, denn 225 mm Bodenfreiheit unter den Differenzialen katapultieren die Kabine in luftige Höhen. Der permanente Allradantrieb verteilt die Kraft im Verhältnis 32:68 zwischen Vorder- und Hinterachse. Dazwischen liegt ein Verteilergetriebe mit einer zweiten superkurzen Übersetzung von 3,1:1. Zusammen mit einem Splitter werden



Geht's in richtiges Gelände, dann schlägt die Stunde des werksseitig hergerichteten, hochbeinigen Daily 4x4. Untersetzung plus Splitter multiplizieren die Zahl der Gänge auf 24.

aus sechs dann 24 mögliche Vorwärtsgänge und der Daily 4x4 ein Allesüberwinder für extreme Einsätze. Zu diesem Zweck gibt ihm die Iveco auch noch Längssperre sowie Hinterachs- und Vorderachssperre mit. Die schiere Motor-

leistung von 125 kW (170 PS) tritt angesichts dieser Aufzählung in den Hintergrund. Wer aus der hohen Warte des Daily 4x4 nach unten schaut, der entlarvt modische SUV als das, was sie wirklich sind: Spielzeugautos.



Die Kabine ist recht geräumig und auch praktisch eingerichtet, die Kunststoffe wirken schlicht.

nirgendwo. Die Hochzeit des Kastenwagens mit einer LKW-Hinterachse führt allerdings zu einem optisch eigenwilligen Ergebnis: Die Achse ist sichtlich zu breit, das müssen gewagte Radlauf-Verbreiterungen wie vom Tuner kompensieren. Die Führung der Schiebetür an der Achse vorbei funktioniert zwar, ist optisch jedoch sehr eigenwillig.

Leicht und behände

Als Folge der Operation wirkt die Karosserie arg hochbeinig. Für ein Fahrgestell dieser Gewichtsklasse liegt der Rahmen niedrig, 693 zu 906 mm im Vergleich zum Eurocargo. Für einen Kastenwagen aber hebt sich die Ladehöhe mit 900 mm in fast unerreichbare Regionen kurz vor der Baumgrenze. Selbst mit Trittstufe empfiehlt sich hier eine Bergsteiger-Ausrüstung. Oben angekommen, ähnelt der Frachtraum einer Halle: gut fünf Meter ist er lang, mit Superhochdach 2,1 m hoch. Da empfiehlt sich eine durchdachte Ladungssicherung, damit die Fracht nicht umherpurzelt. Ebenfalls eine Ausrüstung mit LED-Lichtleisten à la Sortimo unter dem Dach, weil sich der Fahrer oben ohne sonst im Dunkeln verläuft. Die Überraschung: Der Riese fährt sich leicht und behände. Obwohl 7,5 m lang, fällt der Wendekreis mit 14,8 m verblüf-

fend günstig aus, und auch die Spiegel liegen beim Kastenwagen schön eng an der Karosserie. Mit bis zu 150 kW (205 PS) rennt der Daily flott, auch dank der schlanken Karosserie. Schade, dass hier bei gut 80 Sachen Schluss ist. Oder gut so? Denn in 16-Zoll-Rädern ist kein Platz für eine Hochleistungs-Bremsanlage.

Trotzdem ist der neue Daily mit 7,2 Tonnen Gesamtgewicht noch nicht am Anschlag. Bisher ist an der Vorderachse mit 2,7 Tonnen Schluss, doch bald folgt eine weitere, neu entwickelte Vorderachse mit 2,9 Tonnen Achslast. Dann darf die Ladung auch mal ungleich verteilt sein. Auch ein weiterer Radstand ab Werk mit 5.100 mm Länge ist in Vorbereitung – bislang ein Job für Umbauer. Derlei Änderungen sind inzwischen nicht mehr einfach, denn ESP muss entsprechend abgestimmt und freigegeben sein. Zu hohen Gewichten gehört deftige Leistung, aber für Euro 6 fehlt zurzeit die stärkste Ausführung des Motors mit 150 kW (205 PS). Iveco reicht sie im kommenden Jahr nach. Und mit Sicherheit kann man sich bei Gelegenheit auf einen Daily mit 7,5 Tonnen Gesamtgewicht gefasst machen – mautfrei und nutzlaststark. Wie sich dann erst die Daily-Verantwortlichen dann erst ins Fäustchen lachen werden ...

Randolf Unruh



WERBEN
AUCH SIE
MIT...

AWM
AUTOMODELLE

- Perfekte Bedruckung
- Auflage ab 500 Stück
- Höchste Detaillierung

*Hochwertige
Qualität!*

