

Kleiner Entsorger
mit kräftigem
Rückgrat – auch
7,5-Tonner können
legal nicht mehr.



Ergonomisch deutlich
verbessert – ein klares Cockpit
ohne Schnickschnack.



Für den Offroad-Einsatz
vorbereitet – massiver
Ölwannen- und Kühlerschutz.

Die leichte Rezeptur für Entsorger

Als schwere Variante ist der Daily groß in Form, keine Rede von zu knappem Nutzlastangebot. Sein stabiler Leiterraum ist die leichte Basis für einen kompakten Abrollkipper.

Unter den leichten Transportern gilt er als Größter und Schwerster, als leichter LKW spielt der Iveco Daily das Leichtgewicht. Das vielseitige Daily-Programm reicht von 2,9 bis 6,5 Tonnen – kein Wunder, dass dem Dreitonner die Nutzlast fehlt, wenn am an-

deren Ende genug Stabilität verlangt wird. Hinter dem Allzweckfahrzeug von Iveco verbirgt sich stets ein verkappter leichter LKW mit belastbarem Leiterraum. Besonders dann, wenn er ein C im Namenszug trägt. Das steht für einen besonders kräftig dimensionierten Rahmen

mit hohen Reserven, wie sie am Bau und für Heavy-Duty-Einsätze gefragt sind. Ganz gewiss gilt es fürs Geschäft mit Abrollbehältern, die gerne auch schwer beladen hochgehievt und abgekippt werden müssen. Der Rahmen, der die grobe Behandlung wegstecken muss, misst 184

Millimeter und wird von sechs Querträgern stabilisiert. Natürlich kommt es besonders auf die Hinterachse an, über die das gesamte Ladungsgewicht gezogen wird: sie stemmt im 6,5-Tonner bis zu 5.000 Kilogramm. Die Auslegung ist robust, bleibt auch ausreichend Nutzlast? Der 6,5-Tonner, technisch kann er auch 7,2 Tonnen, bringt fahrfertig samt schwergewichtigem Aufbau 3.800 Kilogramm auf die Waage. Macht 2.700 Kilos Nutzlast – hier steckt der Daily mühelos alle 7,5-Tonner in den Sack.

Mit Transporter-Feeling. Genug der Statistik – zuerst geht es über den Einstieg hinter der Vorderachse bequem ins Fahrerhaus. Wer bei den Dreitonnern die hohe Sitzposition bekrittelt, sitzt im schweren Daily gerade hoch genug, um auf der Straße den richtigen Überblick zu bewahren, aber tief genug für ausgeprägten Fahrbahnkontakt. Richtiges Truck-Feeling kommt im Daily nicht auf. Das Fahrerhaus ist knapp geschnitten, bietet in der Breite aber ausreichend Platz für Drei. Deutlich verbessert präsentiert sich das neue Cockpit – die Zeit der Designerexperimente ist vorbei.

Die erste Sitzprobe: Noch immer stört das starre Lenkrad, das eine optimale Sitzposition verhindert. Im Alltag werden Fahrer die großen Türtaschen und vielfältigen Ablagen zu schätzen wissen. Natürlich auch den kräftigsten Daily-Diesel, das beste Stück der Baureihe trägt die Typenbezeichnung 18 und verspricht immerhin 176 PS und 400 Nm Drehmoment. Beflügelt der großvolumige Vierzylinder



Professionell mit Nebenbetrieb – der Hakenlift wird per Fernbedienung gesteuert.



Die Probe aufs Exempel – der kompakte Abroller schultert den vollen Behälter in weniger als einer Minute.

3,5-Tonner mit feurigem Temperament, reißt er auch den leeren 65 C 18 mit Verve nach vorn. Bei Tempo 90 ist allerdings Schluss mit lustig, die Iveco-Techniker begrenzen den Vorschub ihres 6,5-Tonnern. Wird er beladen, zeigt der stämmige Daily seine wahren Fähigkeiten. Zügig beschleunigt er auf 85 km/h, die er mit

2.250 Umdrehungen hält. Spontan, kultiviert und mit Nachdruck mobilisiert der Dreiliter-Vierzylinder sein Drehmoment, hängt willig am Gas, ohne sich dabei laut oder rau in den Vordergrund zu spielen.

Kein Wunder, dass auch die Daimler-Leute ein Auge auf den hochmodernen Iveco-Diesel geworfen haben. Der neue

Antrieb des leichten Fuso Canter wird bei Iveco zugekauft, wie man aus Daimler-Kreisen hörte.

Im Daily arbeitet ein Sechsgang-Getriebe von ZF dem Vierzylinder zu, mit rund 5.000 Kilometern Laufleistung sperrt es sich noch ein wenig gegen flinke Gassenläufe. Doch die Schaltarbeit begrenzt sich aufs Minimum, das bährige Drehmoment macht's möglich: bei Leerfahrt oder in der Ebene kann der Joystick locker von 2 auf 4 auf 6 geführt werden. Da wird auch der Zehnprozenter zur einfachen Übung, im vierten Gang geht es ohne Hektik nach oben. Bergab wird natürlich die Betriebsbremse strapaziert, ohne Telma-Retarder reicht das Schlepptomment des Motors natürlich nicht. Wer es nicht übertreibt, wird keine Probleme haben – die hydraulischen Scheibenbremsen packen, mit elektronischer



Im Nahverkehr vorteilhaft – der Daily mit knapper Transporter-Kabine.

Beim Rangieren erste Sahne – im Weitwinkelspiegel bleibt die Hinterachse im Blick.

Bremslastverteilung ausgestattet, bei Bedarf kräftig zu. Offen bleibt allerdings, wie sie mit zehn Tonnen Zuggesamtgewicht zurecht kommen – der Testkandidat darf wie alle Dailies bis zu 3,5 Tonnen ziehen.

Von und zur Deponie. Die Bedienung gibt dem Personal eigentlich keine Rätsel auf. In knapp geschnittenen Durchfahrten und winkeligen Innenhöfen zeigt der kompakte Abroller nämlich seine wahre Größe – er passt einfach überall durch und rein. Dabei lässt er sich mit leichter Hand in jeden Winkel manövrieren. Steht der Daily richtig zum Behälter, wird der Hydraulikantrieb über den Nebenabtrieb aktiviert. Den Hakenlift selbst steuert eine Fernbedienung – in weniger als einer Minute ziehen zwei Hydraulikzylinder die Schüttgutmulde mit knapp 2,7 Tonnen Kies auf den Rahmen. Mit Ladung geht es in Richtung Deponie. Der kleine Abroller wiegt sanft in seinen massiven Blattfedern, Skeptiker werden aber sofort enttäuscht, denn der leichte Abroller bleibt stets fahrstabil und überzeugt mit tadelloser Straßenlage. Abseits der Straße kommt der Daily bei Bedarf mit Differenzialsperre gut voran und scheut auch vor kleineren Hindernissen nicht – Kühler und Antrieb liegen gut geschützt hinter massiven Metallstreben. Professionell bleibt der Iveco auch beim Kippen – der standfeste Daily überzeugt selbst Wechselbehälterprofis. Einzig bei Leerfahrt macht sich dann doch die hohe Nutzlast bemerkbar. Jetzt hoppelt und

stößt die Hinterachse und fällt auf den Deponiewegen in jedes Schlagloch.

Eine echte Alternative. Bei so vielen Qualitäten reiben sich die Iveco-Verkäufer die Hände. Rund 30.000 Euro soll das Daily-Fahrgestell ohne Sonderausstattung kosten, das damit deutlich unter einem 7,5-Tonner bleibt. Der Anbieter Gotzen in Mönchengladbach steuert für 15.500 Euro den Hakenlift-Aufbau dazu – viel günstiger kann man in diesem Gewerbe nicht fahren. Auch der Wettbewerb meint es gut mit dem Daily. So gibt es neuerdings keinen Sprinter-Sechstonner mehr – eine Lücke, die auch der leicht antiquierte Vario nicht zu schließen vermag. Als ernsthafter Wettbewerber bleibt allein der Mitsubishi Fuso Canter mit passenden Fahrzeuggewichten – den 3,5-Tonnern ist die Nachfrage freilich bescheiden. Auf etwa 750 Einheiten beziffern die Marketing-Strategen das Potenzial, als Kunden werden kommunale Dienstleister, Entsorger und Bauunternehmen genannt.

WOLFGANG TSCHAKERT

TECHNISCHE DATEN

Iveco Daily 65 C 18

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe: 5.928 x 2.300 x 2.335 mm, Radstand: 3.450 mm, Wendekreis: 13.340 mm, Zul. Gesamtgewicht: 6.500 kg, Leergewicht mit Mulde 3.800 kg, Nutzlast 2.700 kg.

Antriebsstrang

Motor: Reihenvierzylinder, 2 obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, 4 Ventile pro Zylinder, VTG-Turbolader mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Euro 4 mit Abgasrückführung, Partikelfilter.

Hubraum: 2.998 cm³, Leistung: 130 kW/176 PS bei 3.200 – 3.500/min, Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1.250 – 3.000/min.

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe ZF 6S 400 OD, Übersetzung i = 5,37 – 0,79; Achsübersetzung i = 4,3; Nebenabtrieb am Getriebe, Heckantrieb.

Fahrwerk

Vorderachse mit Einzelradaufhängung, Drehstabfederung, Stabilisator, starre **Hinterachse**, Halbeliptikfederung, Stabilisator.

Bremsen: Hydraulische Scheibenbremsen an beiden Achsen, elektronische Bremslastverteilung, ABS, ASR.

Aufbau: AJK-Hydrolift Typ NHS 3-3150 Citylift, Schubhakensystem mit Doppelzylinder mit 3 t Hub- und Kippkraft, Kippwinkel 50 Grad, Mulde Becotec mit 2,3 m³ Volumen.



Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Die EDT Tandem-Dreiseitenkipper – hier mit Häckselaufsatz – gibt es nun auch mit einer Länge von 5,50 Meter.

FORTUNA FARZEUGBAU

Verlängerter Tandem-Dreiseitenkipper

Praxisanforderungen haben bei Fortuna Fahrzeugbau zur Ausweitung der Angebotspalette für EDT Tandem-Dreiseitenkipper geführt. Diese Modelle sind ab sofort mit bis zu 5,50 m Länge erhältlich. Das mit dem neuen EDT 100/5.5 erneut gestiegene Ladevolumen sorgt außerdem für zusätzliche Flexibilität beim Transport, beispielsweise von Baugeräten, Baumaschinen, Paletten und unterschiedlichsten Schüttgütern. Das Angebot reicht nun von 4,5 bis 5,5 Meter sowie zulässigen Gesamtgewichten von 9.000 bis 15.000 kg. Zudem können die Kombianhänger kundenindividuell auf die jeweiligen Anforderungen abgestimmt werden. Zu den wichtigen Ausstattungsmerkmalen zählen die höhenverstellbare Zugdeichsel, zweiflügelige Hecktüren und die motorhydraulische Dreiseitenkippanlage. Hinzu kommen noch Stahlbordwände mit Pendelaufsatz, die Baggerschaufelablage, die verstärkten Achsschenkel und die Hecktraverse sowie die einschiebbaren, rollengelagerten Alu-Auffahrampen.

Darüber hinaus haben die EDT Tandem-Dreiseitenkipper durch das Tandemausgleichsaggregat mit Parabelfederung, das unter den Bremsachsen aufgehängt ist, einen tief liegenden Schwerpunkt.

GOODYEAR

Neuer Reifen für den Fernverkehr

Der Reifenhersteller Goodyear führt eine neue LKW-Reifengeneration für den Fernverkehr ein. Der Goodyear Marathon LHS II (Long Haul Steer) für die Lenkachse sowie der Marathon LHD II (Long Haul Drive) für die Antriebsachse zeichnen sich durch einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch, höhere Laufleistung und verbesserte Bremsleistung auf nasser Fahrbahn aus. Beide Reifen sind auf die hohen Anforderungen leistungsstarker Nutzfahrzeuge sowie deren Retarder und Bremssysteme abgestimmt. Das Lieferprogramm umfasst sowohl Standard- als auch Niederquerschnittsdimensionen. Die Reifen sind nachschneidbar und für



Goodyear verspricht eine deutliche Kraftstoffersparnis und weniger CO₂-Ausstoß.

die Runderneuerung geeignet. Bei dieser neuen Reifengeneration kam erstmals die neue Fuel-Max-Technologie von Goodyear zum Einsatz. Dabei handelt es sich um eine innovative Silica-Profilmmischung, die mit einem speziellen Profildesign kombiniert wird. Daraus ergeben sich ein niedriger Kraftstoffverbrauch und eine hohe Lebensdauer.

WÜRTH

Reperaturset für Planen und Aufbauten

Aufgeschlitzte Planen an Auflagen und Aufbauten, Risse durch Hagel- und Astschlag oder einfach nur Löcher durch Gewalteinwirkung können den LKW-Fahrer beziehungsweise das Transportunternehmen vor kostspielige Probleme stellen. Die Folgen sind defekte Waren durch Wassereintritt, Ablehnung der Ware, Zeitverlust und hohe Reparaturkosten. Mit dem Reperaturset „Mobil“ aus dem Hause Würth hat der Fahrer jetzt die Möglichkeit, kleinere Schäden vor Ort selber zu beseitigen. Das Set enthält insgesamt 32 selbstklebende „Reparaturpflaster“, die aus dem originalen Planenmaterial bestehen. Die Pflaster sind in mehreren Formen und verschiedenen Abmessungen enthalten – der Kunde kann zudem zwischen 13 Farben auswählen.

Die Anwendung der Pflaster in der Praxis gestaltet sich relativ einfach. Zu beachten ist lediglich, dass die defekte Stelle frei von Schmutz, Ölen oder Fetten ist. Dann wird einfach ein der Form und Farbe geeignetes Pflaster ausgewählt, die Schutzfolie entfernt und faltenfrei auf die defekte Stelle geklebt. Danach muss die Reparaturstelle sorgfältig angedrückt werden und gegebenenfalls mit einem Gummihammer und einem Gegenhalter leicht angeklopft werden, bis sich die Klebestelle nicht mehr lösen kann.