

Daily am Limit

Mit satter Nutzlast zielt der Iveco-Großtransporter auf die etablierten Kräfte im Mittelgewicht. Er soll auch für 10,5 Tonnen gut sein inklusive Anhänger, das wollen wir mal sehen – und fahren.

Unterwegs mit 10 Tonnen:
Der 205 PS starke Daily mit
Achtgang-Automatik macht auf
der Landstraße eine gute Figur.



Diesmal wollen wir es wissen. In den technischen Daten gesteht Iveco seinem großen Daily eine Anhängelast von 3,5 t zu (den leichteren übrigens auch). Und wenn man die jetzt zu den stattlichen 7 t des Zugfahrzeugs addiert, dürfen es 10,5 t Gesamtgewicht werden. So weit die Papierform, nur: Wie packt der Italiener die mittelschwere Fuhre?

Über eine mangelnde Daily-Nachfrage darf sich Iveco nicht beklagen, und jetzt macht der Großtransporter im mittelschweren LKW-Revier Karriere, mit 7 t Gesamtgewicht. Da bleibt er deutlich unter der 7,5-t-Marke und muss zumindest Stand heute keine LKW-Maut bezahlen.

Da lohnt ein Seitenblick auf die gängigen 7,49-Tonner vom Schläge eines Mercedes Atego oder MAN TGL – oder eines Iveco Eurocargo. Denn die bieten viel zu wenig Nutzlast, hier fahren abgelastete 10-Tonner vor, die mit reduzierten Gesamtgewichten legal nur noch 2 t laden dürfen. Unser kleiner Iveco-Kipper packt immerhin 3,3 t Nutzlast, der große Kleine bringt nur 3.700 Kilo auf die Waage.

Mehr wäre auch möglich. Ein paar Kilo Nutzlast kostet die geräumige Doppelkabine, auch die Kipphydraulik schlägt mit geschätzten 50 Kilo zu Buche, inklusive Leichtbaupritsche und gezielter Konfiguration kann der Daily

fast 4 t schultern, wohlgernekt vorschriftsgemäß. Ein wohlfeiles Angebot für Handwerker, denn der Daily gibt sich sehr handsam im Betrieb. Im Nahverkehr ist der Daily ohnehin in seinem Revier. Dank seines Kurzhauber-Konzepts punktet er gegenüber mittelschweren LKW mit dem bequemeren Einstieg und bester Übersicht. Seine schlanke Kabine hält mehr Platz bereit, als man vermutet. Man rückt, wenn man muss, von links nach rechts, ganz ohne Motortunnel. Seine Sitzplätze sind vollwertig nutzbar, auch im Fond. Dort fahren bis zu vier Kollegen mit, unser Doka-Daily geht bei Bedarf mit einem Siebenmann-Team auf Montage.



Fast 6 Tonnen Nutzlast: Der Siebentonner-Iveco und der Humbaur-Anhänger gehen kaum in die Knie.



Gut gerüstet für den Zugbetrieb: Maul- und Hakenkupplung, die Wandlerautomatik schaltet ohne Zugkraftverluste.



Der Fahrer sitzt privilegiert hydraulisch gedämpft auf einem Isri-Stuhl, seine Sitzschiene reicht Langbeinern vollauf. Die Sitzposition passt, der Lenkradkranz geht richtig zur Hand, der schwere Daily fühlt sich nicht größer an als ein handelsüblicher 3,5-Tonner.

Allerdings muss der Chef seinem Fahrer schon den passenden Führerschein spendieren: Der große Daily verlangt nach der Fahrerlaubnis C1, und mit Anhänger muss es der C1E-Führerschein sein, wenn das Gesamtzuggewicht unter 12 t bleibt. Dafür wird bei der Fahrzeugbeschaffung gespart, der Iveco Daily ist vergleichsweise günstig kalkuliert.

ANZEIGE

STARK
Mobile Waschanlage
 Neu: Selbstfahrend mit Wassertank
 Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Allgeräterücknahme

Neue Modelle

Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

Flinke Schaltungen und zwei Gänge mehr

Wie weit kann man mit Downsizing gehen? Mit ausgereizter Anhängelast fährt der Daily bereits in der nächstgrößeren Liga mit. Dennoch steckt unter der Haube nur ein 3-l-Vierzylinder, der zwar 205 PS, aber nur überschaubare 470 Nm mo-

bilisiert. Der von FPT (= Fiat Powertrain) entwickelte und gelieferte Vierzylinder ist freilich ein reinrassiger Nutzfahrzeugmotor, der auf das Fahren unter hoher Last und niedrigen Drehzahlen getrimmt wurde. Für seine Qualität spricht auch, dass er auch – hätten Sie es gewusst? – den Fuso Canter befeuert. Selbst der Konkurrent Daimler schätzt diesen Motor. Und hier bekommen wir es mit dem stärksten Daily-Motor zu tun, den Iveco nur mit dem Automatikgetriebe Hi-Matic kombiniert. Und das hat es in sich: Acht Gänge und blitzschnelle Schaltungen, das kennt man sonst nur von hochwertigen und leistungsstarken Limousinen.



Siebensitzige Doppelkabine ab Werk: praxistauglich für Handwerker Teams, kein Schnickschnack, aber guter Grundkomfort

Im großen Daily muss die renommierte ZF-Automatik zwar weniger Drehmoment verwalten, hier geht es um Gewicht, und das nicht zu knapp.

Leicht zweifelnd fahren wir im Kieswerk vor und lassen uns 5,6 t Schüttgut gemäß Gewichtsbilanz auf den Daily und den Humbaaur-Kipper verabreichen. Kompliment an den Laderfahrer, alle Achtung: 10.260 Kilo zeigt die Waage. Optisch vermitteln Daily und Hänger noch einen guten Eindruck, selbst schwer beladen gehen sie nur wenig in die Knie. Der Iveco hat unbestritten Nehmerqualitäten: Die parabelgedeferte Hinterachse verträgt nominell bis zu 5.350 Kilo, die Vorderachse an Drehstabfedern nochmal 2.500 Kilo, er verträgt auch schwere, unteilbare Ladungen. Und weil Handwerker darauf schauen: Mit niedriger Ladekante verdient sich der schwere Daily noch ein paar Extrapunkte.

Jetzt aber genug mit der statischen Begutachtung, auf der Straße liegt die Wahrheit. Als erste Kostprobe kommt uns die erste Bergab-Strecke gerade

recht. Ohne die in dieser Gewichtsklasse übliche Motorbremse haben die 16-Zoll-Scheibenbremsen einen heißen Job. Der kleine Motor allein kann den 10-t-Zug im Gefälle nicht stabil abwärts führen, ein

Dank Kurzhauber-Konzept punktet der Daily gegenüber mittelschweren LKW mit bester Übersicht.

Telma-Retarder könnte hier gute Dienste leisten. Im Nahverkehr, nur bei gelegentlichen Anhänger-Mitnahmen und einfacher Topografie ist er durchaus verzichtbar.

Handlich und präzise

Das muss an dieser Stelle stehen, denn natürlich muss sich der Daily einige Gemeinheiten gefallen lassen. Eine Test-

strecke beispielsweise, die über oberbayerische Voralpenstraßen führt, mit Anstiegen und Bergabfahrten, mit kurvenreichen Landstraßen und langsamen Ortsdurchfahrten. Und schon bald verschwinden die letzten Zweifel. Der Daily schlägt sich mehr als achtbar, selbst im Zugbetrieb. Zwar muss der 3-l-Diesel mit mehr als 10 t schon mächtig rackern, doch wir haben uns an keiner Stelle untermotorisiert oder gar als Verkehrshindernis erlebt. Auch nicht unsicher: Der Siebentonner fährt handlich und präzise, selbst mit dem schweren Humbaaur-Hänger am Haken spurt er sauber geradeaus. Der kleine Kipper aus Gersthofen macht sich kaum bemerkbar, so sauber und stoßfrei läuft er hinterher.

Der kleine Motor ist freilich gefordert – er verlangt nach Drehzahl, wenn er beschleunigen oder an Steigungen klettern soll. Das kann der hochmoderne Doppelnockenwellen-Diesel auch, er stemmt von 1.500 bis 3.000 Umdrehungen die ganze Kraft von 470 Nm auf die Kurbelwelle. Auch das Anfahren klappt viel souverä-

Das neue Trailer-Journal 2018 ist da!



Bestellen Sie jetzt!

trailer-journal@stuenings.de

Telefon +49 2151 5100-0

www.trailer-journal.com

Trailer-Journal
Ausgabe 2018 | 2019
242 Seiten, Magazinformat
Euro 8,00/Stück
(inkl. ges. MwSt., zzgl. Versandkosten).

Technische Daten

Iveco Daily 70C21 A8D

Motor

Diesel-Vierzylinder, 2 obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, 4 Ventile pro Zylinder, VGT-Turbolader mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Euro 6 mit Abgasrückführung, SCR-Kat, Partikelfilter.

Hubraum 2.998 cm³

Nennleistung 150kW/205PS bei 3.000–3.500/min

Max Drehmoment 470 Nm bei 1.500–3.000/min

Kraftübertragung

Heckantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe Hi-Matic (ZF 8 HP) mit Eco- und Power-Modus.

Fahrwerk

Vorderachse mit Einzelradaufhängung, Drehstabfederung, Stabilisator, zul. Achslast 2.500 kg; starre Hinterachse, Halbelliptikfederung, Stabilisator; zul. Achslast 5.350 kg; hydraulische Scheibenbremsen an beiden Achsen, elektronische Bremslastverteilung, ABS, ASR; Bereifung 225/75 R 16

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 6.853 x 2.350 x 2.376 mm

Radstand 3.750 mm

Leergewicht (mit Meiller-Kipper) 3.740 kg

Nutzlast 3.260 kg

Zul. Gesamtgewicht 7.000 kg

Zul. Anhängelast 3.500 kg

Testgewicht 10.280 kg

Adblue 27 l

Leergewicht lt. Hersteller 12.300 kg

Testgewicht 15.780 kg

Testanhänger HTK 3500

Zweiachsanhänger mit Kippbrücke, Zentralachser mit V-Zugdeichsel, Fahrgestell und Ladungsträger feuerverzinkt, Bordwände aus eloxiertem Aluminium, Heckklappe pendelbar. Elektromotorische Hydraulikpumpe.

Zul. Gesamtgewicht 3.500 kg

Zul. Anhängelast 2.485 kg

Länge Ladungsträger 3.630 mm

Höhe Bordwände 350 mm

Ladehöhe 760 mm



Der Fahrer Arbeitsplatz: nur in der Höhe verstellbares Lenkrad, intuitive Bedienung

Hi-Matic für den Daily: Acht Gänge für den Vorwärttrieb, Eco- oder Powermodus verändern die Schaltstrategie.

ner als gedacht, hier hilft die Achtgang-Automatik mit gekonntem Einsatz des Wandlers und der Überbrückungskupplungen nach. So gut wie jede Schaltung sitzt, schneller schaltet kein noch so perfekter Fahrer. Nur am Ende von Steigungen hapert es dann und wann mit dem rechtzeitigen Hochschalten – da muss der aufmerksame Fahrer etwas nachhelfen.

Überhaupt macht es der große Daily seinem Fahrer einfach, einen guten Job zu verrichten. Man sitzt gut und bequem, der italienische Klein-LKW lässt sich gut überblicken und mühelos lenken, an seiner Ergonomie gibt es nichts zu meckern. Der Fahrer lenkt, gibt Gas und bremst – mehr ist nicht gefragt. Selbst längere Distanzen werden nicht zur Qual: Nur bei hohen Drehzahlen lärmt der Motor – man braucht sie ja nicht immer. Mit artgerechten Tempi auf der Autobahn und auf der Landstraße nippt der Daily vergleichsweise bescheiden aus dem Tank, wir haben 16,3 l/100 km gemessen. Obwohl kleine Räder und ein paar mehr den Rollwiderstand erhöhen, aerodynamisch sind von zwei offenen Pritschen keine Vorteile zu erwarten. Freude kommt auf, wenn man die Kosten-Nutzen-Rechnung vergleicht: Knapp 3 l/100 km pro Tonne Nutzlast schafft kein Mittelschwerer, die Anschaffungskosten für das Gespann liegen deutlich darunter.



Unser Fazit

Deshalb Hut ab vor dem Daily, der in seiner schwersten Variante zu großer Form aufläuft. Er fährt flink wie ein Transporter, verrichtet aber schwere Arbeit wie ein richtiger LKW. Mit mehr als 3 t im Kreuz federt er ordentlich, leer eher weniger. Selbst mit einem richtigen Anhänger kommt er kaum in Verlegenheit, wenngleich hier die schweren Ategos oder Eurocargos mehr Talent besitzen. Wer sich – wie im Test – die stärkste Daily-Motorisierung leisten mag, wird zusätzlich mit einem feinen Hi-Matic-Automatik-Getriebe belohnt. Der Test zeigt: Die Kombination ist trotz hohem Mehrpreis wohlfeil, mehr Schaltkomfort und weniger Kraftstoffverbrauch werden selten geboten.

Wolfgang Tschakert