



Iveco will mit dem frisch überarbeiteten Daily sehr hoch hinaus.

Frisch gereinigt

Modellpflege Iveco Daily Euro 6. Überarbeitete Motoren, zwei unterschiedliche Abgasreinigungen, Feinschliff im Cockpit und der Schritt zur Vernetzung des Transporters.

Sauber, sauber: Iveco stellt den Daily jetzt komplett auf Euro 6 um. Nicht nur die Karosserien, auch die Motoren werden kräftig gewienert.



Mit kleiner Münze gibt sich Iveco-Chef Pierre Lahutte nicht zufrieden. „Das beste leichte Nutzfahrzeug aller Zeiten“ muss es schon sein, wenn der noch junge Daily drinnen wie draußen etwas Schminke auflegt und gleichzeitig ein kräftiges neues Herz erhält. Typisch Daily: Kaum hat man sich an eine Ausführung gewöhnt, schon steht die nächste Generation vor der Tür. So auch jetzt: Der noch frische Daily ist gerade mal zwei Jahre alt, da legt Iveco ein weiteres Scheit ins Feuer. Anlass ist die bevorstehende Abgasstufe Euro 6 für Transporter ab September. Dabei geht's dem Daily gut, etwa 300 Stück rollen jeden Tag aus dem ausgelasteten Werk in Suzzara unweit Modena, rund 80.000 Einheiten werden es dieses Jahr, kündigt Lahutte an.

Der neue Daily-Jahrgang ist am geänderten Kühlergrill zu erkennen. Statt eines Wabenmusters trägt der Italiener nun Rippen als Verbindung zwischen den Scheinwerfern. Bei den Varianten mit Automatikgetriebe fügen die Designer dezente feine Chromstreifen hinzu – er will etwas Besonders sein. Stichwort Automatik: Das feine Achtganggetriebe von ZF – von Iveco „Hi Matic“ getauft – hat sich als unerwarteter Hit entpuppt. Im vergangenen Jahr wurden 10.000 Daily Automatik ausgeliefert, in diesem Jahr soll sich die Zahl nochmals verdoppeln. Der Franzose Lahutte ruft daraufhin die italienische Revolution aus: „Europa wechselt zur Automatik, das ist eine Revolution.“

Was bei automobilen Edelmännern wie Maserati, Audi, Bentley, BMW, Jaguar und Rolls-Royce funktioniert, das findet auch im gänzlich anders gearteten Daily Anklang. Prompt hat Iveco das Automatikangebot auf zusätzliche Motorvarianten ausgedehnt. Jetzt gibt es vier von sechs Leistungsstufen wahlweise mit Automatik, beim stärksten Diesel ist das Getriebe sogar obligatorisch.

Die Motoren, sie sind auch der Schwerpunkt des aktuellen Daily-Revirements. Unverändert setzt Iveco auf vergleichsweise bullige Vierzylinder mit 2,3 und 3,0 Liter Hubraum, entwickelt ausschließlich für Nutzfahrzeuge. Downsizing? Nicht mit Iveco.

Gestatten: F1A

Im Zentrum steht der komplett überarbeitete Motor F1A mit 2,3 Litern. Die Ingenieure haben ihn abgespeckt: Da wären ein optimierter

Block mit einem Unterteil aus Aluminium, leichtere Pleuelstangen und Kurbelwellenzapfen. Macht 6 Prozent oder 14 kg weniger Gewicht. Gleichzeitig soll der Spritverbrauch sinken: Hintergrund sind überarbeitete Einspritzung, geringere innere Reibung, bedarfsgeregelte Ölpumpe und verbesserte Kühlung.

Ein elektronisch geregelter Turbolader mit variabler Geometrie – außer der Basismaschine – erhöht die Leistung und senkt den



Die Innenarchitekten haben ebenfalls die Instrumente leicht geliftet.

Das feine Achtganggetriebe von ZF – von Iveco „Hi Matic“ getauft – hat sich als unerwarteter Hit entpuppt.

Das Cockpit ist jetzt auf Wunsch zweifarbig und nicht mehr allein in tristem Schwarz gehalten.



Erkennungsmerkmal der neuen Generation sind Lamellen statt Waben im oberen Kühlergrill, beim Daily Automatik mit feinen Chromstreifen.

Iveco Daily: Dieselmotoren 2016

Typ	Daily 120	Daily 140	Daily 160	Daily 150	Daily 180	Daily 210
Bauart	Turbodiesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, Nockenwellenantrieb per Kette. Abgasturbo-lader (Daily 120 starr mit Wastegate, Daily 140-180 variable Turbinengeometrie, Daily 210 Doppelturbo-lader), Ladeluftküh lung. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter. Daily 150-210 zusätzlich SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung. Alle Abgasstufe Euro 6.					
Zylinder/ Hubraum	4/2.287 cm ³	4/2.287 cm ³	4/2.287 cm ³	4/2.998 cm ³	4/2.998 cm ³	4/2.998 cm ³
Leistung	85 kW (116 PS) bei 3.500/min	100 kW (136 PS) bei 3.600/min	115 kW (156 PS) bei 3.600/min	110 kW (150 PS) bei 3.500/min	132 kW (180 PS) bei 3.500/min	150 kW (205 PS) bei 3.500/min
Drehmoment	320 Nm bei ca. 1.800–2.500/min	350 Nm bei ca. 1.500–2.500/min	350* Nm bei 1.500–2.500/min	350 Nm bei ca. 1.500–2.800/min	430 Nm bei ca. 1.500–2.800/min	470 Nm bei ca. 1.400–3.000/min
Getriebe	6-Gang/ Automatik	6-Gang/ Automatik	6-Gang/ Automatik	6-Gang	6-Gang/ Automatik	Automatik

*Automatik: 380 Nm



SCR-Technik gibt es für den großen Diesel serienmäßig, für den kleineren Motor auf Wunsch ab Januar. Einfüllstutzen rechts unten an der B-Säule, nicht immer kleckerfrei.

Durst. Hinzu kommt eine geänderte Regeneration des Partikelfilters, Voraussetzung für Ölwechselintervalle von nun maximal 50.000 Kilometern. Gleichzeitig ziehen in allen Varianten nun zehn Pferde mehr, die Spanne reicht nun von 85 kW (116 PS) über 100 kW (136 PS) bis 115 kW (156 PS).

Ohne SCR und Adblue

Einen besonderen Blick wert ist die Abgasreinigung. Iveco verwendet eine gekühlte Niederdruck-Abgasrückführung. Die Abgase werden erst nach Durchlaufen des Partikelfilters zurück in den Verbrennungsraum geführt. Eine zusätzliche ungekühlte Hochdruck-Abgasrückführung unterstützt auf Kurzstrecken. Hier werden Abgase unmittelbar nach dem Auspuffkrümmer zurückgeleitet. Hinzu kommt ein NO_x-Speicherkat. Darin werden Stickoxide angelagert, die durch Regeneration in Stickstoff und Kohlendioxid aufgespalten werden.

Mit dieser umfangreichen Technik erreicht der Daily laut Hersteller die Abgasstufe Euro 6 ohne SCR-System mit Adblue-Einspritzung. Hoffentlich gilt dies auch für angemessene Temperaturbereiche, Kollege Ducato hat mit dem Dreiliter-Diesel nach Messungen des KBA kürzlich einen herben Dämpfer eingesteckt, da die Rate der Abgasrückführung bereits bei Temperaturen unter 20 Grad zurückgenommen wurde. Obwohl Iveco alle Regularien einhalten will: Das SCR-

System kommt trotzdem ab Anfang 2017 optional zum Einsatz. Damit will Iveco sowohl für künftige Emissionsvorschriften ab dem Jahr 2020 gerüstet sein, als auch für die kommenden Abgasregularien mit Messung im Realverkehr.

Setzt Iveco beim kleineren Vierzylinder auf eine Reinigungs-Doppelstrategie, so findet bei der größeren Maschine durchweg eine Kombination aus gekühlter Hochdruck-Abgasrückführung und SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung Verwendung. Auch damit fühlt sich Iveco bestens vorbereitet für kommende Vorgaben. Hier wie dort fasst der Adblue-Tank 25 Liter. Iveco geht von einem Adblue-Verbrauch von drei bis vier Prozent vom Kraftstoff aus. Das ergibt eine Adblue-Reichweite von etwa 6.000 bis 8.000 Kilometer.

Der große Diesel profitiert ebenfalls von der Verlängerung des Ölwechsels. Außerdem erhält er neue Injektoren für maximal 2.000 bar Einspritzdruck. Damit verbunden ist eine Anhebung von Leistung und Drehmoment der beiden unteren Motorisierungsstufen. Jetzt gibt es die dicke Maschine mit 110 kW (150 PS), mit 132 kW (180 PS) sowie unverändert 150 kW (205 PS).

Rolle oder Motor?

Kuriosität am Rande ist die Homologation für die neuen Abgasstufen. Bei Transportern ist sie kompliziert, da zweigleisig. Abhän-

Unverändert setzt Iveco auf vergleichsweise bullige Vierzylinder, entwickelt ausschließlich für Nutzfahrzeuge. Downsizing? Nicht mit Iveco.

Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen

Erhebliche Mängel, die bei technischen Kontrollen an Lkw, Kleintransportern und Bussen sowie deren Anhängern entdeckt werden, sind auf vernachlässigte Wartung, Pflege und unsachgemäße Instandsetzungen zurückzuführen. Oftmals halten sich Fahrzeughalter aus wirtschaftlichen Gründen nicht an Wartungsvorgaben der Fahrzeughersteller hinsichtlich Umfang, Qualität und Wartungsintervallen. Aber auch Fahrzeugführer führen Abfahrtskontrollen teilweise gar nicht oder nur oberflächlich durch und starten ihre Fahrt, obwohl sie die erheblichen Mängel ihres Fahrzeugs hätten erkennen müssen. Mitunter wurden auch schon unmittelbar nach einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung technische Mängel festgestellt, da spezifische Verschleißmerkmale unbekannt waren.

Das „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ ist die Fortsetzung des bekannten Werkes „Handbuch Mängelerkennung am Lkw und Kleintransporter“. Die lange erwartete **3. Auflage** wurde nicht nur überarbeitet, sondern von Grund auf neu gefasst und um ca. 370 Seiten erweitert. Neu aufgenommen wurden die Erkennung technischer Mängel an **Kraftomnibussen** und die Besonderheiten des elektronischen Bremssystems (**EBS**). Der deutlich gestiegene Gesamtumfang des Werks ergibt sich vor allem aus der vollständig überarbeiteten und erweiterten Bilddokumentation: In einzigartiger Weise werden **auf über 1.600 Bildern** technische Mängel und verschiedene Verschleißzustände von Fahrzeugteilen dokumentiert sowie deren genaue Lage am Fahrzeug dargestellt, um dem Leser eine schnelle Orientierung am Fahrzeug zu er-



Burkhard Köhler
3. Auflage – Mai 2015
724 Seiten, 17 x 24 cm, kartoniert
ISBN 978-3-7812-1743-0

möglichen. Zusammen mit zahlreichen von den Herstellern bereitgestellten technischen Angaben und den umfassenden Verweisen auf die einschlägigen europäischen Bau- und Betriebsvorschriften ermöglichen sie eine fundierte Bewertung unvorschriftsmäßiger Bauteile. Darüber hinaus wurde das Werk völlig neu gegliedert und in seiner Struktur an den neuen Mangelkatalog des § 29 StVZO, basierend auf den Richtlinien 2010/47/EU und 2010/48/EU, angepasst. Damit ist es weiterhin ein unverzichtbares Handbuch für die Ausbildung und Kenntnisvertiefung von Sachverständigen, Kontrolleuren beim BAG und der Polizei, aber ebenso für Technische Verantwortliche im Fuhrpark, die sich vor Sanktionen und teuren Mangelfolgeschäden schützen wollen.

Bestellschein

Bitte senden Sie Ihr Bestellfax an:

► **02 28 / 9 54 53-27**

Oder schicken Sie die Bestellung per Post:

KIRSCHBAUM VERLAG GmbH
Postfach 21 02 09
53157 Bonn

Ja, wir bestellen

____ Exemplar(e) „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ für 68,- € inkl. MwSt. und Versand
ISBN 978-3-7812-1743-0

Firma, Abteilung

Name, Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon/Fax

E-Mail

Unterschrift/Datum



Per App gibt's eine Fahrweisen-Beurteilung, interaktive Betriebsanleitung, Telefonanlage, Musiksteuerung und Notruf. Sie ist die Basis für Navigation und Flottensteuerung.

Moderne Zeiten

Vorteil LKW-Hersteller: Was den großen LKW recht ist, das ist den kleineren Transportern billig – der Daily ist jetzt vernetzt. Voraussetzung sind das werksseitig lieferbare DAB-Radio und die Klemmhalterung auf dem Cockpit. Darin befestigt der Fahrer sein mitgebrachtes Smartphone oder Tablet, lädt die App „Daily Business Up“ herunter – los geht's.

Da meldet sich zum Beispiel ein Fahrstil-assistent (Driving Style Assistant DSE) und bewertet wie ein Eislaurläufer mit Ziffern sowie zusätzlich farbigen Kreissegmenten Beschleunigung, Bremsmanöver und den gewählten Gang. Zum Schluss kommt eine theoretische Gesamtnote heraus. Der Fahrer kann seine Tageswerte über einen längeren Zeitraum vergleichen. Oder der Disponent: Der kann sich die Daten per Mail schicken lassen. DSE erteilt dem Fahrer überdies während der Fahrt Lob und Tadel für sein aktuelles Handeln.

Doch in der App stecken noch viel mehr Möglichkeiten: eine interaktive Bedienungsanleitung zum Beispiel, ein Werkstattverzeichnis mitsamt Öffnungszeiten, ein Musikmanager zur Steuerung der Unterhaltungselektronik, ein Phonemanager fürs

Telefon mitsamt Kontaktdaten, Kalender und Möglichkeit für SMS sowie ein Notruf. Außerdem kann der Fahrer 24 Zusatzinformationen zum Fahrzeug abrufen. Das reicht vom aktuell geforderten Drehmoment über den Zustand der Batterie, die exakte Öl- und Wassertemperatur und den Kraftstoffverbrauch bis zu Informationen zum nächsten Werkstattdienst.

Über den Anbieter Sygic eröffnen sich weitere Möglichkeiten, etwa für ein Navigationssystem. Hier kann der Fahrer Maße und Gewichte seines Daily angeben und erhält Zusatzangaben wie Lieferzonen mit möglichen Fahrtzonen oder Einfahrbeschränkungen in Städte.

Sygic offeriert ebenfalls ein Flottenmanagementsystem. Der Disponent kann online Nachrichten und Aufträge übermitteln und sieht den Stand der Dinge auf seinem Bildschirm. Der Fahrer erhält Auftragsdaten und Ansprechpartner, kann Bilder versenden – etwa von Ladungsschäden – und kann den Kunden beim ordnungsgemäßen Empfang per Unterschrift quittieren lassen. Flottenmanagementsystem und Navigation sind für die Tourenplanung miteinander verbunden. Alles wie bei den Großen also.

gig vom individuellen Leergewicht können leichte Transporter wie PKW auf dem Rollenprüfstand abgenommen werden (Bezeichnung meist Euro 6, oder Euro 6 light duty). Bei den schweren Modellen gilt analog zu LKW der Motorenprüfstand (Bezeichnung zur Unterscheidung meist Euro VI oder Euro 6 heavy duty). Iveco hat alle Motorvarianten nach Euro 6 homologiert, die beiden unteren Leistungsstufen des Dreiliters zusätzlich nach Euro VI. Damit wird bei allen Varianten die gesamte Gewichtspalette des Daily von 3,3 bis 7,2 Tonnen abgedeckt. Mit einer Ausnahme: Da die stärkste Ausführung nur nach Euro 6 homologiert ist, steht er ausgerechnet für die schwersten Modelle im Programm nicht zur Verfügung.

Innen ist es leiser

Dieses Programm war bisher schon außergewöhnlich groß, der Iveco Daily ist einerseits als 3,5-Tonner heimisch, andererseits dringt er als einziger Transporter in Regionen um die sieben Tonnen vor. Dort ärgert er mit seiner hohen Nutzlast gestandene Leicht-Lastkraftwagen. Mit einem zusätzlichen Radstand von 5.100 mm für Aufbauten bis etwa 6,5 m Länge macht er ihnen nun noch ein Stück mehr zu schaffen.

Alle Iveco Daily profitieren darüber hinaus von geringeren Innengeräuschen. Subjektiver Eindruck bei einem ersten Probegalopp: Der Motor ist akustisch präsent, aber er ist nicht laut. Außerdem sollen neue Bremsbeläge länger halten und den Transporter schneller zum Stehen bringen. Beim Spritsparen unterstützt den Fahrer eine weitere Taste im Cockpit: Diese, Ecoswitch Pro genannt, reduziert bei Leerfahrt oder geringer Belastung das Motordrehmoment. Beladen steht dagegen Volldampf zur Verfügung. Und mit DSE (Driving Style Emission, siehe Kasten) zieht LKW-Technik ins Cockpit: Das Assistenzsystem überwacht die Fahrweise und gibt aktuelle Tipps zum Fahrstil.

Auch die Ausstattung hat im Detail zugelegt. Es gibt unter anderem neue Türfächer, Kopfstützen und ein anderes Lederlenkrad. Der Fahrer blickt auf dezent veränderte Instrumente und bringt elektronisches Gerät vom Smartphone bis zum Tablet in einer aufklappbaren Halterung auf der Armaturenanlage unter. Dazu lockern auf Wunsch dunkelblaue Fläche die bisher recht tristen schwarzen Flächen auf.

Das sind zusammen eine Menge kleine Münzen plus Scheine für die Motoren. Alles zusammen summiert sich beim Daily des neuen Jahrgangs zu einem ansehnlichen Betrag.

Randolf Unruh

Hotels an der Autobahn – und mehr!

24 Länder auf 436 Seiten, mit aktuellen Preisen.
Ihr Reiseführer für die Autobahn.

**Links+Rechts
der Autobahn**
www.autobahn-guide.com



Ausgesuchte Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Gästehäuser, Ferienwohnungen, Tankstellen und Ausflugsziele.

FAX +49 2151 5100-215

POST Stünings Medien GmbH · Dießemer Bruch 167 · 47805 Krefeld · Deutschland

TELEFON +49 2151 5100-113 oder -129

E-MAIL autobahn-guide@stuenings.de

- Ich bestelle _____ Exemplar/e Links+Rechts der Autobahn 2016 gegen Rechnung (je € 9,95 + Versandkosten).
- Bitte senden Sie mir künftig Ihren kostenlosen Newsletter per E-Mail zu. Diesen kann ich jederzeit durch eine E-Mail an autobahn-guide@stuenings.de wieder abbestellen.



QR-Code
zur Online-
Bestellung

Name _____ Vorname _____

Adresse _____

E-Mail _____

Datum/Unterschrift _____