



Eine blaue Bauchbinde fasst Grill und Scheinwerfer ein: die Daily-Kennzeichnung für abgasarme Transporter.



Gas wird rechts getankt. Das Volumen ist so lala, aber Reichweite und Tankdauer viel besser als beim Daily Electric.



Freunde beim Tanken

Test: Iveco Daily Erdgas. Klar, man kann sich jetzt statt Diesel für den Daily Electric interessieren. Aber der Daily ist auch der einzige schwere Transporter mit Gasantrieb. Geben wir also mal richtig Gas.

Beim Tanken gewinnen Fahrer des Gas-Daily plötzlich neue Freunde. Der Steuermann des schon etwas angegriffenen Fiat Multiplan auf der anderen Seite der Zapfsäule schaut erst neugierig nach dem Gas-Daily mit dessen etwas aufdringlicher Beklebung, dann fragt er nach Details. Schon liegt er halb unter dem Auto, um sich die Gasflaschen anzuschauen. Ein Überzeugungstäter, doch zu entdecken ist dort unten

wenig außer Stahlblech, das die teils tiefhängende Sammlung von Behältern vor Schürfwunden schützt. Die drei von der Gas-Tankstelle – der Gaskollege, der Daily und der Tester.

Maximal fünf Tanks mit 196 l Volumen (31,6 kg) drängen sich rund um die kräftigen Längsträger des Chassis beim Daily 35 S in der beliebten Variante 3520 L mit 12-m³-Kastenaufbau. In diesem Fall ist's ein Tank weniger,

denn der Testwagen verfügt über eine Luftfederung, sie kostet etwas Platz im Untergrund. Macht 168 l oder 27,1 kg. Und schon beginnt das Grübeln: Rund 250 km misst die Standard-Teststrecke der Redaktion für Transporter, heute sogar ein wenig mehr wegen einer dieser ausufernden Sommer-Baustellen. Dazu ist der Testwagen wie gewohnt voll ausgeladen, auch wenn man's ihm dank Luftfederung nicht ansieht. Und die Route ist anspruchsvoll, neben einer Handvoll deftigen Steigungen zählt wie immer auch eine Vollgas-Etappe zu den Aufgaben. Reicht der Vorrat für die Tour? Denn Gastankstellen sind hier in der Provinz eher dünn gesät.



Die einfachen Instrumente spiegeln auch in der Realität.



Hier glänzt der Daily: Die ZF-Automatik steht ihm gut. Ihre Bedienung funktioniert nach kurzer Eingewöhnung prima.



Cockpit mit genügend Platz, eleganten Formen und eher schlichten Materialien

Blick ins Cockpit

Gut also, dass der Erdgas-Daily zusätzlich 14 l Benzin mitführt. Für Notfälle, und mehr sollte es bei mickrigen 60 kW (82 PS) im Benzinbetrieb auch nicht sein. Benzin benötigt er ebenso für die ersten Meter nach dem Tanken und für eisige Verhältnisse mit Temperaturen unter minus 15 Grad Celsius. Heute sind's plus 30 Grad, kein Problem. Höchstens im Fahrerhaus, denn wie immer bleibt während der Messfahrt die Klimaanlage ausgeschaltet. Verlockend wär's ja, denn sie pumpt im Daily Unmengen eiskalte Luft ins Gehäuse, egal auf welcher Temperatur der Regler steht. Der trägt wie die ganze Klimatisierungssteuerung fesche Chromrähmchen, doch schlechte Ablesbarkeit und komplizierte Bedienung verlangen nach genauem Hinschauen.

Das Cockpit ist geräumig, viel Fußraum, Kopffreiheit, Innenbreite, auch auf den beiden Beifahrerplätzen. Es gibt reichlich Ablagen einschließlich einer

geräumigen Sitztruhe rechts. Blaue Applikationen bringen wie bei jedem Sauber-Daily etwas Farbe ins wohlgestaltete, aber eher triste Cockpit mit Hartplastik-Oberflächen. Eingebläut sind selbst

Und schon beginnt das Grübeln: Rund 250 km misst die Standard-Teststrecke der Redaktion für Transporter.

die Sitzpolster, die jedoch magnetisch Schmutz und Fusseln anziehen. Dagegen fasst sich das Lederlenkrad angenehm an und sieht mit seinen feschen blauen Nähten attraktiv aus – die 205 Euro Aufpreis sollten drin sein.

Der Fahrer thront hoch oben auf einem ebenfalls aufpreispflichtigen Schwingsitz. Dem Gestühl fehlt es an

Seitenhalt, doch der Daily ist ohnehin kein Kurvenräuber, wie sich auch heute auf flott gefahrenen Landstraßen wieder schnell herausstellt. Zwar arbeitet die Lenkung um die Mittellage herum exakt, doch bei zügiger Fahrt durch Biegungen wirkt der Daily merkwürdig vom Fahrwerk entkoppelt. Der Fahrbahnkontakt fehlt, also besser gleich Gas weg und es ruhiger angehen lassen.

Es gibt ja auch genug zu beobachten, etwa das Verhalten des Gasmotors, schließlich handelt es sich bei ihm um ein außergewöhnliches Exemplar. Bilden anderswo eher schwachbrüstige Benziner die Plattform, so formt hier der altbekannte 3-l-Diesel eine höchst tragfähige Basis. Nicht nur die Daten wie 100 kW (136 PS) Leistung und 350 Nm Drehmoment klingen überzeugend, auch das niedrige Drehzahlniveau. Und so fährt hier ein Unikat, der einzige Transporter mit Heckantrieb dieser Gewichtsklasse mit Gasantrieb. Einer für Erwachsene also. Rund 8.000 Euro beträgt der Mehr-

vom 20. – 27. September 2018

– Halle 27 – Stand Nr. A10 –

Seit über 170 Jahren Fahrzeugbau,
Sonderanfertigungen und Service.

www. **WEKA**.nrw info@ **WEKA**.nrw



Technische Daten: Iveco Daily 35 S 14N A8 V



Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.963 mm
Breite Karosserie/Spiegel	2.010/2.400 mm
Höhe gesamt	2.660 mm
Radstand	3.520 mm
Wendekreis	12,7 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.260/1.800 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.530/1.800 mm
Laderaum über Fahrbahn	680 mm
Laderaum (L/B/H)	3.540/1.740/1.900 mm
Breite zw. den Radkästen	1.317 mm
Ladevolumen	12,0 m³
Leergewicht Testwagen	2.680 kg
Nutzlast	820 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.900/2.240 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	3.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	7.000 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Elektronische Steuerung, sequentielle Multipoint-Einspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei oberliegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 95,8/104,0 mm, Hubraum 2.998 cm³. Gasbetrieb: Leistung 100 kW (136 PS) bei 2.730–3.500/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.500–2.730/min. Benzin-Notbetrieb: 60 kW (82 PS) bei 2.500/min, 230 Nm bei 1.500/min. Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb: Achtgang-Wandlerautomatikgetriebe mit Joystick-Bedieneingabe, Übersetzungen 4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,0 /0,84/0,67, R.-Gang 3,32. Antrieb auf die Hinterräder, Übersetzung 5,37:1.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an doppelten

Dreieckslenkern, Querblattfederung. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 225/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie	12 V/110 Ah
Lichtmaschine	150 A

Füllmengen

Tankinhalt Gas	35,7 kg/224 l
Tankinhalt Benzin	14 l
Motoröl inkl. Filter	6,6 l

Wartung/Garantie

Wartung: Dichtigkeitsprüfung nach max. 2.000 km, danach max. 40.000 km/1 Jahr.

Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Iveco Daily 35 S 14N A8 V, 3520L, 45.680 Euro (ohne MwSt.).

Fahrleistungen/Messwerte

Beschleunigung:
 0–50 km/h 5,2 s 0–80 km/h 11,1 s 0–100 km/h 16,1 s
 Elastizität:
 60–80 km/h (VII/VIII) 5,7/9,9 s
 60–100 km/h (VII/VIII) 12,4/18,6 s
 80–120 km/h (VIII) 21,7 s
 Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
 Innengeräusche:
 Stand/50/80/100 km/h 57/64/70/73 db(A)
 Vmax: 79 dB(A)
 Kraftstoffverbrauch: Normverbrauch
 innerorts/außerorts/kombiniert/CO2-Emission: k.A
 Teststrecke beladen 9,8 kg/100 km
 Testverbrauch min./max. 8,6–13,2 kg/100 km

Fahrerhaus

- + Karosserieflanken breitflächig geschützt, gute Serienausstattung, zahlreiche Ablagen plus große Sitztruhe, große Weitwinkelspiegel, attraktive Optik der Armaturentafel.
- Mäßiger Fahrersitz mit knapper Längsverstellung, mäßig ablesbare Instrumente und Materialqualität, bei hohem Tempo laute Geräuschkulisse.

Antrieb

- + Sehr kraftvoller und antrittsstarker Gasmotor, sehr schnell und sanft schaltendes Automatikgetriebe mit zahlreichen Stufen.
- + Laufkultur Motor besser als Diesel.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Beladen guter Komfort.
- Deutliche Poltergeräusche, Lenkung mit wenig Fahrbahnkontakt, eingeschränkter Komfort bei Querrillen und kurzen Stößen, bei hohem Tempo schwammiges Fahrverhalten. Wenige Assistenzsysteme lieferbar.

Laderaum

- + Sehr geräumiger und mäßig ausgeleuchteter Laderaum, deutlich eingeschränkte Nutzlast, hohe Achslastreserven, große Anhängelast, sichere Verriegelung der offenen Schiebetür, Trittstufen und Haltegriffe unterstützen Ein- und Aussteigen.
- Schiebetür und Hecktüren schließen schwergängig, hoher Ladeboden.

Kosten

- + Günstiger Kraftstoffpreis, professionelles LKW-Servicenet, lange Wartungsintervalle, umfangreiche Serienausstattung.
- Deutlicher Mehrpreis zum Dieselmotor, dünnes Tankstellennetz erfordert Umwege, eingeschränkter Wiederverkauf, Vertriebs- und Servicenetz für Transporter eingeschränkt.



Blue Power heißt es am Heck, die Kennzeichnung des Gas-Daily ist unauffällig.



Präzise Verschlüsselung für Eingeweihte: 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht, Gasantrieb, Achtgang-Automatik.

preis zum gleich starken Diesel nach Liste, in der Realität wohl eher 5.000 Euro. Aber dann sind keine Einfahrbeschränkungen in Sicht und ein Daily Electric liegt auf einem weit höheren Preisniveau.

Eher Blaumann als Anzug

Im Hauptfahrbereich zwischen 1.500 und 3.500 Touren zieht der Dicke unter der Haube verblüffend antrittsstark und bullig an. Mit den 3,5 t Gewicht geht er fast spielerisch um. Beschleunigt vehement, beim forschen Anfahren ohne Ballast drehen sogar die Hinterräder kurz durch. Drehvermögen zeigt der Motor nicht, aber dafür deftige Durchzugskraft. Ein rauer Kerl ist er geblieben, dröhnt zum Beispiel beim Tritt aufs Gas zwischen etwa 2.000 und 2.500 Touren vernehmlich. Gasmotor heißt zwar Verbrennungsprinzip wie im Benziner. Aber ein 3-l-Benziner mit vier Zylindern trägt nun mal eher einen Blaumann als einen feinen Anzug.

Das gilt für den Daily ohnehin. Seine Karosserie besteht aus eher willkürlich zusammengesetzt wirkenden Blechta-



Die blauen Aluminiumräder kosten extra, es gibt sie nur für den Gas-Daily.

feln und Beplankungen. Ob Zufall oder Absicht, jedenfalls ein Vorteil: Die Beule am Heck fällt kaum auf, die der Gas-Daily zum Test mitbringt. So etwas gehört zu den Schwielen, die sich im rauen Umfeld eines Daily nun mal einstellen. Und achte bitte niemand auf Spaltmaße oder ähnli-

che Feinheiten. Hier versucht der Daily gar nicht erst, gut auszusehen.

Er lebt und packt an

Und so stürzt sich er sich nach Land- und Bundesstraße in den Stadtverkehr, da gehört der Kastenwagen mit seinem

Mehr Zuladung, mehr Transportvolumen

Leichtbautechnologie von AL-KO



WARUM MIT SECHS FAHRZEUGEN UNTERWEGS SEIN, WENN ES AUCH FÜNF TUN?

Ein optimiertes Fuhrparkmanagement bedeutet bares Geld. Die perfekte Lösung, den Fuhrpark bei gleichem Transportvolumen zu minimieren ist das Leichtbau-Chassis-Konzept der AL-KO Fahrzeugtechnik. Durch die innovative Leichtbauweise wird die Nutzmasse des Fahrzeugs erhöht. Rechnen Sie selbst, wie viel Ersparnis Ihnen das bringt – mit unserem TCO Kalkulator.



Mehr Infos unter:
Tel: 0800 – 25 56 000 (kostenfrei)
www.alko-tech.com/fuhrparkkosten-runter

AL-KO
QUALITY FOR LIFE



Transporter-Test_Erdgas-Daily

verblüffend engen Wendekreis und vor allem seinem Automatikgetriebe schließlich hin. Hi-Matic nennt Iveco diese Variante, ein feines ZF-Getriebe, das auch in edlen PKW viel Lob eingeheimst hat. Die Bedienung wird anfangs etwas gewöhnungsbedürftig, klappt aber prima. Ohne Fracht an Bord spürt der Fahrer noch leichte Schaltrucke, ballastiert planen die 3,5 t derlei Unebenheiten ein, schaltet das Getriebe schlagsahnesanft. Blitzschnell geht es nach dem Anfahren aufwärts, bei Tempo 50 rollt der Transporter schon in Stufe sechs mit 1.500



Stramm eingestellte Scharniere an den Heckflügeltüren, daher Verzicht auf lästige Aufsteller.



Der Laderaum fasst 12 m³, doch die Zuladung ist deutlich eingeschränkt.

Touren gelassen dahin, dank knackiger Übersetzung und vielen Gangstufen stets sprunghaft. Geschickt nutzt die Automatik die Durchzugskraft der Maschine, schaltet nicht unnötig hektisch zurück. Entsprechend stellt sich im Cockpit Gelassenheit ein. Übermotiviert agiert die Technik einzig in starken Gefällen, dann wechselt sie bis in den zweiten Gang hinab und der Transporter heult lautstark mit Nenndrehzahl bergab.

Und wo ist Start-Stopp geblieben? Ab und zu macht sich auf ungepflegten Straßen das Fahrwerk bemerkbar, denn kurze Fahrbahnstöße schlagen durch. Dann schüttelt sich der Daily wie ein nasser Hund, es knistert, ächzt und poltert – dieser Transporter lebt und teilt es seinem Fahrer deutlich mit.

Gleichzeitig packt er an. Ja, die Ladekante liegt wegen Hinterradantrieb und Rahmenbauweise hoch. Und drinnen ist die Beleuchtung eher funzelig. Dazu stehen Volumen und Nutzlast in einem nicht ganz spannungsfreien Verhältnis. Von Hause aus kein Leichtgewicht, wächst die Leermasse durch den Schritt von Diesel zu Gas in Serienausstattung um rund 250 kg auf etwa 2,5 t. Mit Luftfederung, Klimaanlage, Vollauskleidung des Laderaums und anderen Details mehr sind's dann knapp 2,7 t. Gut also, dass die Achslasten reichlich Reserven zeigen und die Anhängelast 3,5 t beträgt. Und dann wären da noch die kleinen Dinge, die viel

Daily CNG: großes Programm

Es gibt nicht nur einen einzigen Daily mit Erdgasmotor, zur Wahl steht eine umfangreiche Flotte. Die kürzeste Variante fällt mangels Platz für Gastanks aus, aber den vergleichsweise leichten S-Daily gibt es als 3,5-Tonner als Kastenwagen in drei Längen und drei Höhen. Noch breiter ist das Angebot der stämmigen C-Baureihe mit Zwillingbereifung und kräftiger Vorderachse. Zulässige Gesamtgewichte von 3,5 und 4,2 und 5,2 sowie 6,5 bis hinauf zu 7,0 Tonnen, bis zu vier Längen und drei Höhen – ein Komplettprogramm. Daily S und C gibt es ebenfalls als Fahrgestell mit Fahrerhaus und als Doppelkabine. Bis zu sechs Radstände, 3,5 bis 7,2 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht – die Auswahl ist noch größer. Und dann wäre da in beiden Fällen noch die Wahl zwischen Sechsgang-Schaltgetriebe und Achtgang-Automatik.

ausmachen. Etwa die Trittstufe an der Seite und im hinteren Stoßfänger. Die sichere Arretierung der geöffneten Schiebetür. Oder das schwergängige Scharnier der Hecktür, das aber gleichzeitig Aufsteller bei 180 und 270 Grad Öffnungswinkel überflüssig macht.

Im Stadtverkehr fühlt sich der Gas-Daily wie ein Fisch im Wasser. Geht's hinaus auf die Autobahn zehrt er von seiner Kraft. Hält auch beladen munter im Verkehr mit. Rennt dann rund 160 Sachen, fühlt sich dabei allerdings weniger wohl, krängt bei Wind und (Boden-)Wellen wie ein Schiff in schwerer See und verliert dabei an Richtungsstabilität. Davon abgesehen wird's laut an Bord, denn Motor und Windgeräusche erheben ihre Stimme zusammen zu Gebrüll. Also etwas Gas weg, hier wörtlich zu nehmen, schon beruhigt sich die Lage.

Schließlich der Tankstopp, der Zeiger der Uhr ist deutlich gefallen. An der Zapfsäule verleibt sich der Daily exakt 26,78 kg Erdgas für schlanke 99 Cent pro kg ein. Macht einen Schnitt von 9,8 kg/100 km und einen Restvorrat von 300 g. Die Notfallreserve von 14 l Benzin, sie hat Sinn. Diesmal schaut niemand hin, gibt es keine neuen Freunde an der Gastankstelle. Schade eigentlich.

Randolf Unruh