



Gewöhnungs-  
bedürftige Optik:  
Daily-Doka als  
Sattelzugmaschine  
mit einem deftigen  
Auflieger.

## Der Zug kommt

Kleine Sattelzüge sind die Nachfolger früherer Brückenzüge. Gemeinsamer Trick: Der PKW-Führerschein wird weitest möglich ausgedehnt.



Ein feiner Zug: Ausgerüstet mit feinen Komponenten kostet der komplette Sattelzug rund 67.000 Euro – da heißt es gut kalkulieren.

**M**it 146 Pferdestärken ist ein Transporter unbestritten ein flotter Bursche. Manchen sogar zu flott, wie die aktuelle Diskussion um Geschwindigkeiten und Sicherheit zeigt. Heute und am Steuer dieses Iveco Daily läuft vieles etwas anders – verkehrte Welt. Mal eben vor dem Querverkehr in die Hauptstraße zischen? Ergebnis ist eine verärgerte Omnibusfahrerin. Bei gelber Ampelfarbe in die Kreuzung rollen? Das Heck fährt garantiert bei Rot durch. Ursache: Dieser Transporter wiegt 8,7 Tonnen und ist stattliche 12 Meter lang. Es handelt sich um einen Daily als Minisattelzug.

Die kennt man schon seit langem aus der Schweiz, inzwischen nimmt ihre Population auch in Deutschland zu. Entdeckt haben die Vorzüge dieser Fahrzeugkombination Leute, die ähnlich findigen Trüffelschweinen nach Besonderheiten suchen, hier den Lücken in der Führerschein-Gesetzgebung. Wer sich in dieses Gesetzeswerk vertieft wie Udo Heggemann, Geschäftsführer des Aufliengerherstellers H+K in Rielasingen am Bodensee, der erklärt irgendwann mit einem gewissen Wohlgefühl in der Stimme, dass Inhaber des Führerscheins Klasse BE, ob nun frisch erworben oder umgeschrieben vom früheren 3er, stattliche dreiachsige Auflieger bis 24 Tonnen bewegen dürfen, sofern bei der Zugmaschi-

ne nicht mehr als 3,5 Tonnen zGG im Fahrzeugschein stehen.

Nun ist diese Kombination aus David und Goliath technisch nicht machbar, doch etwa ein Drittel des genannten Gewichts ist schon drin, wenn man nur hartnäckig genug die Transporterhersteller nach passenden Fahrzeugen löchert. Dann landet man irgendwann beim Daily, dessen Väter ihm in der stämmigsten Variante schon von Hause aus 6,5 Tonnen Gesamtgewicht und dazu noch die gehörige Portion Anhängelast von 3,5 Tonnen zutrauen. Umgekleidet in einen Sattelzug mündet dies bei 8,7 Tonnen Gesamtzuggewicht – das gesteht kein anderer Anbieter einem 3,5-Tonner-Transporter zu. Hier handelte es sich, der Stabilität wegen, um einen abgelasteten Fünftonner, an der Hinterachse mit Luftfeder ausgerüstet.

Das daraus resultierende Gespann mutet optisch etwas merkwürdig an (we-delt hier der Schwanz mit dem Hund?),

***Das Gespann mutet optisch etwas merkwürdig an, doch es hat seine Vorzüge: 4,3 Tonnen Nutzlast etwa, wenn man bei Heggemann einen 8-m-Alu-Auflieger ordert.***

doch es hat seine Vorzüge. 4,3 Tonnen Nutzlast etwa, wenn man bei Heggemann einen Auflieger aus Aluminium in einer Länge von acht Metern ordert. Das macht dann nebenbei 36 m<sup>3</sup> Volumen, diese Packungsgröße erreichen nicht einmal zwei der größten Daily-Kastenwagen zusammen.

Der Auflieger hier basiert auf der tüchtigen Ingenieursleistung eines Aluminiumrahmens und einer Alu-Pritsche, fein ausgeknobelt aus zusammengesteckten und mit Nieten verbundenen Aluminium-Hohlkammerprofilen, zusammen ein selbsttragendes Gebilde, im Querschnitt einer Brückenkonstruktion ähnlich, in dem auch alle Leitungen verschwinden. Dazu ein feines, prima bedienbares Planengestell mit Schiebelepane und seitliche Aluschienen zum Einhängen der Zurr-



**Edle Komponenten: Schiebegardinen geben den Weg zur Pritsche frei, Basis ist eine Alu-Konstruktion, was sonst bei diesem Zug.**

gurte. Drunter stecken eine luftgefederte BPW-Achse und ein elektrischer Kompressor für die Bremse und Federung – fertig ist ein edler Auflieger mit Feinschmecker-Ausstattung, der seinesgleichen sucht. Und der einem ein wenig die Luft nimmt, wenn man vom Preis hört, der einschließlich Motorwagenumbau tapfer in Richtung 30.000 Euro marschiert. Für dieses Geld findet man auch problemlos den erwachsenen Curtainsider für einen 40-Tonnen-Zug.

Der Daily vorneweg basiert in der Regel auf einem Fahrgestell mit Doppelkabine und wird mit einer Fischer-Kuppelung auf eine Sattelzugmaschine umgerüstet. Auch hier steckt ein Aluminiumrahmen drunter, beim Testwagen formvollendet verkleidet. Doch die rund

3.000 Euro für den Kunststoff kann man sich getrost sparen. Spendieren sollte man der Zugmaschine ein ausgewachsenes Luftleitblech auf dem Dach, sonst wirkt der aufgesattelt 3,35 m hohe Auflieger hinter dem kompakten Daily wie eine spritfressende Luftbremse. Seitenverkleidungen wären auch nicht schlecht, bei der hier geprüften Kombination hatte sich jedoch nichts Passendes gefunden.

Wie sich so ein Gespann ausgeladen fährt? Zunächst gibt es beim flotten Anfahren auf nasser Fahrbahn eine Überraschung: Die Hinterräder radieren, nicht etwa, weil der Daily vor Kraft nicht laufen könnte, sondern wegen fehlender Traktion. Kein Wunder also, dass Iveco im Datenblatt der Zugmaschine darauf hinweist, dass die Achslast der angetriebe-

**Maße/Gewichte/Preis**

Länge	12.000 mm
Breite	2.260 mm
Höhe	3.350 mm
Wendekreis	14.520 mm
Radstand	3.750 mm
Innenmaße Auflieger	8.000/2.100/2.150 mm
Ladevolumen	36 m³
Spurweite vorn/hinten	1.696/1.541 mm
Leergewicht Zug	4.400 kg
Nutzlast Zug	4.300 kg
zGG Zug	8.700 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.900/3.700/5.200 kg

**Antriebsstrang**

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail, elektronische Steuerung, oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 94,4/100,0 mm, Hubraum 2.798 cm³, Leistung 108 kW (146 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.500/min

**Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebe mit Knüppelschaltung, Übersetzungen 6,77/4,02/2,55/1,75/1,29/1,0,R.-Gang 6,16, Übersetzung Antriebsachsen 3,92, Antrieb auf die Hinterräder

**Fahrwerk**

Vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Drehstabfederung, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Luftfederung, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator.

**Bremsen:** vorn und hinten Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser 290/290 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, automatisches Bremsdifferential, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

**Reifen:** 195/75 R 16 C auf Rädern 5 JK x 16; Auflieger 205/75 R 17,5

**FAHRBERICHT Iveco Daily Minisattel**



**Aufwändig gefedert:** Die BPW-Achse trägt fünf Tonnen und verfügt über eine Luftfederung sowie eine Druckluftbremse.

nen HA muss mindestens 25 Prozent des tatsächlichen Gesamtzuggewichts tragen muss – auch bei mehr Gewicht wird’s knapp mit der Traktion. Wie beruhigend also, dass der Testwagen über eine Differenzialsperre verfügte. In der Beladungs-Realität heißt es aufpassen: Die Nutzlast

*Vom Auflieger fast nichts zu spüren – kaum wahrnehmbare Längsstöße, viel Fahrkomfort bei schneidigem Tempo über bucklige Landstraßen.*

der Zugmaschine beschränkt sich aufgesattelt auf nur 600 kg, da muss die Ladung genau austariert werden.

Ist das alles korrekt geschehen, läuft der Zug überraschend gut, hat man sich dran gewöhnt, im Trott der 40-Tonner mitzuschwimmen. Das macht der Daily dank Sechsganggetriebe und kurzer Ach-

se (Tempo 80 km/h entsprechen 2.500 Touren) recht beherzt. Aufgrund der kleinen Gangsprünge muss man selbst beim Hochbeschleunigen nicht den grünen Drehzahlbereich zwischen 1.500 und 2.500 Touren verlassen – von bergigem Terrain einmal abgesehen. Im Unterschied zur gewohnten Fahrweise heißt’s allerdings sehr vorausschauend fahren. Das gilt für das ungewohnt milde Temperament. Das gilt aber auch, wenn das Gespann verzögert werden soll. Das Bremspedal des Daily verlangt nach einem kräftigen Druck, gut, dass die Druckluftbremsen des einachsigen Aufliegers kräftig mithelfen. Da das gewichtige Gespann bergab jedoch tüchtig schiebt, wäre eine Motorbremse mehr als ein hübsches Beiwerk, würde überdies die Bremsbeläge schonen.

Ansonsten ist das Fahrverhalten unerwartet elegant. Die Zugmaschine benimmt sich recht zivilisiert, auch dank der luftgefederten Hinterachse, an der nur der recht laute Kompressor stört. Vom Auflieger ist fast nichts zu spüren – das

**Kraft-Akt**

Mehr Mumm für den Daily, nicht nur als Sattelzugmaschine: Zur IAA startet der italienische Transporter mit einem neuen Motor, einem Drei-Liter-Turbodiesel mit der Code-Bezeichnung 3.0HPI, ursprünglich bereits für das vergangene Jahr geplant. Bis zu 122 kW (166 PS) leistet die Maschine, mehr als jeder andere Transportermotor. Auch das maximale Drehmoment erreicht mit 380 Nm bei nur

1.250/min einen neuen Bestwert. Vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb per Duplexkette und Common-Rail-Einspritzung sowie ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie stehen für modernen Motorenbau und Langlebigkeit. Eine halbe Million Kilometer soll der Diesel halten, der langhubig (Bohrung/Hub 95,8/104 mm) ausgelegt ist. Die Kraftübertragung wird ein Sechsganggetriebe von ZF übernehmen, das

6 S 380. Dieses Getriebe ist eine verstärkte und im höchsten Gang ins Schnelle (0,80 statt bisher 1,0) übersetzte Variante des bekannten Aggregats, das sich bisher im Daily fand. Das neue Getriebe kommt bereits bei den Zwillingen Renault Master Maxi und Mascott zum Einsatz.

Wahlweise wird es unter der Typenbezeichnung ZW E-Tronic 6 AS 380 im Daily auch automatisiert geben.

betrifft sowohl die kaum wahrnehmbaren Längsstöße dieser Fahrzeugkombination als auch den Fahrkomfort bei schneidigem Tempo über bucklige Landstraßen. Und da der 2,26 m breite Einachser überaus gesittet hinterherläuft, muss sich der Fahrer irgendwann zur Ordnung rufen, sonst lässt er's allzu forsch angehen. Für Notfälle ist das Auflieger-ESP mit Namen RSP an Bord – da kann der Auflieger sogar mehr als die Zugmaschine. Geradezu faszinierend ist die Wendigkeit: Das stattliche, 12 m lange Gespann benötigt nur 14,5 m Wendekreis, dreht fast auf dem Handteller. Das kann manch halb so langer Solo-Transporter nicht besser.

An manchen Stellen jedoch merkt man den Unterschied zwischen einem eher schlichten Transporter und einer ausgewachsenen Sattelzugmaschine. So röhrt der Daily bei den häufig genutzten Drehzahlen zwischen etwa 2.000 und 2.300 Umdrehungen unter Last wie ein Hirsch. Wer im Autobahntrott rollt, wird sich wiederum über 72 dB(A) Lautstärke nicht beschweren. Dann stört eher der arg kleine Tank mit nur 70 Liter Volumen. Und die Angelegenheit mit dem Temperament ist auch so eine Sache: Einerseits ist man mit dem Minisattel unterwegs wie ein Großer. Wenn man andererseits einen ordentlich motorisierten Iveco Eurocargo zum Vergleich heranzieht, dessen bullige Maschinen etwa auf das doppelte Drehmoment kommen und dessen Getriebe über 50 Prozent mehr Gänge verfügt, dann stellen sich mitunter Wünsche ein ...

Die Großen verfügen auch über einen besser angepassten Rückwärtsgang, der beim Daily-Sattelzug fürs Rangieren mit Auflieger etwas lang geraten ist. Weiterer Verbesserungsvorschlag: Der Karabinerhaken zur Sicherung der Sattelpkupplung sitzt fast außer Reichweite. Da muss sich der Fahrer beim Auf- und Absatteln zwischen die Plattform des Zugmaschine und den Auflieger quetschen. Auch wünschte er sich geschicktere Weitwinkelensätze der Außenspiegel: Ist der Fahrer mehr als mittelgroß gewachsen, kann er in diesen Gläsern nur interessiert den Asphalt betrachten und nicht die Umgebung des Fahrzeugs. Die großen Hauptspiegel sind dagegen ohne Fehl und Tadel. Die gleiche Längeneinschränkung

## Aluminium als Beruf und Berufung

Udo Heggemann arbeitet und lebt Aluminium. Der 64-jährige Ingenieur hat sich sein ganzes Berufsleben lang mit Aluminiumkonstruktionen beschäftigt. Was vor einigen Jahrzehnten bei der damaligen Firma Alusingen (heute Alcan Aluminium) begonnen hat, mündete inzwischen im eigenen kleinen Unternehmen namens H+K in Rielasingen am Bodensee, das er zusammen mit einem Kompagnon führt.

Die Entwicklung seines kompakten und leichten Aluminium-Aufliegers startete 1996, der Prototyp stand vier Jahre später auf den Rädern. Bis jetzt hat seine Firma acht der ausgetüftelten Fahrzeuge gebaut – überwiegend mit eigener Hand –, was man Heggemanns zupackenden Händen auch ansieht. Der schwungvolle und beredte Firmengründer ist Optimist: „In den nächsten zehn Jahren werden die Minisattel das Straßenbild verändern.“ Die feineren Varianten davon will er selbst liefern, klare Sache.

gilt für den Fond der Doppelkabine, die mancher Fahrer nicht nur als praktischen Stauraum, sondern als Schlafgemach nutzt. Hier ruhen? Dafür müsste man sich eine komfortablere Bettkonstruktion gön-

Anzeige

nen, als es eine Sitzbank sein kann. Auch beschränkt sich die Innenbreite auf 1,80 m. Ob da die Berufsgenossenschaft Einwände erhebt?

Doch das Fahren des Gespanns ist nur die eine Seite. Entscheidend ist: Rechnet sich die Angelegenheit? Und an dieser Stelle wird's knifflig, und der Taschenrechner muss her. 17,6 Liter schluckte der Daily, auf der standardisierten anspruchsvollen Teststrecke, dazu unterwegs bei Wind und Wetter. Das ist weniger, als man's einem vergleichbaren Pritschenwagen mit dickem Motor in dieser Nutzlastklasse zubilligen würde. Der Preis des hier vorgestellten Zugs von insgesamt 67.000 Euro kann einem Interessenten zwar die Schweißperlen auf die Stirn treiben, aber wer an der Ausstattung von Zugmaschine und Auflieger den Rotstift ansetzt, kann mehrere tausend

Euro herausholen.

Das große Plus der Kombination: Fahrer mit dem PKW-Führerschein 3/alternativ BE sind erstens leichter zu finden und zweitens für weniger Lohn unterwegs. Ein wenig Schulung in Sachen Fahrtechnik sollte man allerdings investieren, sonst bleibt der Fahrer nicht nur in der Führerschein-, sondern auch in der Handelsklasse B stecken. Welcher Inhaber des B-Scheins ist schon in einer Sattelzugmaschine geboren worden?

Und dann kommt's entscheidend auf den individuellen Einsatz an, jetzt muss der Mautrechner zur Hand genommen werden. Österreich-Fahrer zum Beispiel kommen aufgrund der leichten Sattelzugmaschine mit PKW-Maut klar und sparen die hohen LKW-Gebühren. Auflieger-Hersteller Heggemann kalkuliert überdies die vergleichsweise hohe Nutzlast und ein langes Leben seines Alu-Aufliegers ein.

Dagegen steht die nahe liegende Vermutung, dass ein ausgewachsener Eurocargo den Daily an Lebensdauer überbieten sollte. Dieser Daily aber darf auch sonntags auf die Straße, kann also sieben Tage in der Woche rollen.

Diese Rechenexempel aber muss jeder selbst ausführen – zu vielfältig sind mit Einsatzmöglichkeiten, Anschaffungspreis, Fahrerkosten, Mautgebühr, Lebensdauer und Gebrauchtpreis die Variablen. Wenn's passt, dann kann dieser Daily ein richtig flotter Bursche sein. Nicht in Sachen Fahrleistung, aber in Sachen Kosten und Transportlösungen.

RANDOLF UNRUH