



Der Daily als Lieblingsfahrzeug seiner Kunden? Das könnte Iveco-Chef Gerrit Marx gefallen.

Ein Transporter voller Helfer

Hinter einem aufgefrischten Gesicht stecken Motoren nach Euro 6d-Temp, frische Instrumente, eine elektrohydraulische Lenkung, jede Menge Assistenzsysteme und Services, die ihresgleichen suchen.

Gelassen schnürt der Iveco Daily mit 130 Sachen über die Autostrada. Lenkrad loslassen, langsam verlässt der Transporter den Pfad der Tugend und wandert nach links Richtung Mittelstreifen, ein sanfter Schubs des Assistenzsystems befördert ihn wieder zurück. Sekunden später folgt das gleiche Manöver auf der rechten Seite nahe dem Randstreifen. Im Display des Cockpits bewegt sich die Silhouette des Daily jeweils mit. Nach knapp 15 Sekunden ertönt eine Warnung: Hände ans Lenkrad, schleunigst wieder übernehmen. Kompliment: Dieser aktive Spurassistent zeigt, wie's geht, er nimmt den Fah-

rer ebenso unauffällig wie sicher an die Hand.

Man hat sich dran gewöhnt: Etwa im Abstand von zwei Jahren präsentiert Iveco einen neuen Daily. Wobei der Begriff „neu“ durchaus dehnbar erscheint: Mal sind's Motorvarianten, mal eine Einrichtung fürs Cockpit, eher selten Komplettrenovierungen. Eines aber ist sicher: Der Klassiker unter den großen Transportern wird ständig frisch gehalten. Iveco-Chef Gerrit Marx setzt für die jüngste Ausführung ein hohes Ziel: „Er soll das Lieblingsfahrzeug unserer Kunden werden.“ Daran haben seine Entwickler drei Jahre gearbeitet, 200

Prototypen gebaut und mit ihnen 3,5 Millionen Testkilometer zurückgelegt.

Euro 6d-Temp: kein Problem

Frisch, das trifft bereits für die Abgase zu, denn der Daily ist der erste Transporter seiner Klasse nach Euro 6d-Temp. Generell mussten die Ingenieure dafür nicht in die Trickkiste greifen, es bleibt bei den inzwischen altbewährten und kernigen Vierzylinder-Turbodieselmotoren mit 2,3 und 3,0 Liter Hubraum und SCR-Technik, das Reservoir fast 20 Liter. Aber an der Peripherie hat sich etwas getan: Neu ist zum Beispiel ein schnell ansprechender elektronisch geregelter Turbolader mit

variabler Turbinengeometrie, die aufwendige Doppelaufladung einiger Varianten ist Geschichte. Leicht überarbeitet ist das Leistungsspektrum:

- Motor F1A, 2,3 Liter: 85 kW (116 PS) Leistung mit 320 Nm Drehmoment, 100 kW (136 PS) und 350 Nm, 115 kW (156 PS) und 380 Nm
- Motor F1C, 3,0 Liter: 118 kW (160 PS) mit 380 Nm, 132 kW (180 PS) und 430 Nm, 155 kW (210 PS) und 470 Nm.

Obendrein gibt es den Dreiliter unverändert als Erdgasausführung (100 kW/136 PS, 350 Nm) und den Daily Electric. Bei ihm sind gravierende Änderungen in Sicht. So sehr der E-Daily seiner Zeit voraus war, jetzt fährt er hinterher.

Ganz anders beim Diesel. Start/Stop gehört bei der kleineren Maschine jetzt zum Serienumfang, ist nun endlich auch in Verbindung mit der feinen Achtgang-Automatik zu bekommen. Zusammen mit einer elektrohydraulischen Lenkung und Leichtlaufreifen soll der Verbrauch jetzt bis zu zehn Prozent sinken. Ebenso drückt



Fletscht die Zähne und setzt einen energischen Blick auf: die neueste Generation des Transporter-Klassikers Iveco Daily

Iveco Wartungs- und Reparaturkosten: Mit einem größeren Ölvolumen steigt das Wechselintervall nun auch beim 2,3-Liter auf bis zu 60.000 Kilometer. Luft- und Kraftstofffilter verfügen über Sensoren.

Ein dreiteiliger Stoßfänger reduziert Reparaturkosten bei Bagatellschäden. Der nächste Schritt zur Kostenreduzierung heißt Digitalisierung (siehe Kasten), hier prescht der Daily vorneweg.

DIE KLASSIKER FÜR VERLADER

FUNDIERTES PRAXISWISSEN VERSTÄNDLICH AUFBEREITET

JETZT ZUM EINMALIGEN MESSEPREIS: SICHERN SIE SICH 15% MESSERABATT!



Verlader – aktuelles Praxishandbuch

Loseblattwerk mit CD-ROM Software, DIN A4, ca. 1.100 Seiten und umfangreiche Arbeitshilfen auf CD-ROM, Preis regulär 198,-€

- ▶ Arbeitsschutz | Flurförderzeuge | Gefahrgut | Gefahrstofflagerung
- ▶ Ladungssicherung | Verpackungen | Transport
- ▶ Checklisten, Formulare, Betriebsanweisungen, Prüflisten als unersetzlicher Helfer für den Verladeralltag

15% Rabatt mit Code **messe19**



Verlader – aktuelles Basiswissen

Loseblattwerk mit CD-ROM Software, DIN A4, ca. 530 Seiten und umfangreiche Arbeitshilfen auf CD-ROM, Preis regulär 128,-€

- ▶ Arbeitsschutz | Flurförderzeuge | Ladungssicherung
- ▶ Checklisten, Formulare, Betriebsanweisungen, Prüflisten als unersetzlicher Helfer für den Verladeralltag

15% Rabatt mit Code **messe19**

Der Messepreis gilt ausschließlich für Bestellungen, welche den Verlag bis zum 07.06.2019 erreichen: online, telefonisch oder schriftlich. Der Rabatt wird nur auf die Grundwerke gewährt. Kommende Aktualisierungen sind von dieser Aktion ausgeschlossen.

**IHR FACH
MEDIEN
PARTNER**

**SPEZIALISIERT
UND QUALIFIZIERT.**

Für die Bereiche Außenhandel,
Export, Zoll und Verladen

Fragen? – Kontaktieren Sie uns:
Telefon +49 821 24280-0
Mail info@promv.de
Internet www.promv.de





Bei den neuen Assistenzsystemen legten die Ingenieure den Schwerpunkt auf die Daily-Varianten mit Fahrgestell.

Bitte einsteigen: Das neue Lenkrad ist unten abgeflacht, im Durchmesser geschrumpft und zweifach verstellbar. Die Multifunktionsausführung versammelt bis zu 20 Funktionen mit diversen Tasten, ist aber trotzdem fast selbsterklärend, zumindest in den wesentlichen Punkten. Gut gemacht, ebenfalls die übersichtlichen Instrumente. Tankanzeige und Kühlwasserthermometer schmiegen sich jetzt mit Viertelkreisen an Tacho und Drehzahlmesser. Das Display zwischendrin ist fein aufgelöst. Beim gefahrenen Frühchen der neuen Daily-Generation haperte es teils noch an der

Übersetzung: Anstelle von Kraftstoffverbrauch hieß es Stromaufnahme – da ist die neue Daily-Generation ihrer Zeit offensichtlich voraus.

Zahlreiche neue Assistenzsysteme

Rund um die Bedienung hat der Daily kräftig aufgerüstet. Da wäre eine elektrische Feststellbremse. Sie hält beim Tritt auf die Bremse ebenso automatisch wie sie danach beim Gasgeben wieder löst. Und sie spart obendrein Platz der Kabine. Der Servounterstützung der Lenkung lässt sich mit einem Tastendruck um 70 Prozent erhöhen, praktisch beim Rangie-



Schicke LED-Streifen als Tagfahrlicht, Modellbezeichnung im Scheinwerfer

ren oder beim Kurbeln durch winklige Städte. Ebenfalls per Tastendruck vergrößert sich die Traktion, denn dann lässt das ESP bis Tempo 30 km/h einen größeren Schlupf der Hinterräder zu, begrenzt ihn über Bremsengriffe und Drehmomentreduzierung. Gut zu wissen im Winter oder auf der Baustelle. Ebenfalls bis 30 km/h ist per Tastendruck eine Bergabfahrregelung wirksam, sie hält automatisch die gewählte Geschwindigkeit konstant. Die Reifendruckkontrolle kontrolliert jetzt auch die einzelnen Zwillingsreifen der gewichtigen Daily-Ausführungen. Und die optionalen LED-Scheinwerfer geben nicht nur besseres Licht, sie halten auch ein Autoleben lang. Wer auf Konnektivität schaut, freut sich über Apple Car-Play oder Android Auto.

Weil die Iveco-Ingenieure beim Daily stets ein Faible für Handfestes haben, gibt es die Varianten mit Einzelbereifung nun auf Wunsch mit Zweiblatt-Parabelfe-

Einsatzzeit statt Standzeit

Man kennt das Thema von schweren Fahrzeugen, für Transporter ist es neu: Digitalisierung und Konnektivität ermöglichen Fernbeobachtung und sogar Ferneingriffe. Denn es soll ja vorkommen, dass der Transporter mal humpelt und nicht will, wie er soll. Ein Anruf des Fahrers genügt, dann horcht die Servicezentrale in Turin in die Steuergeräte des Daily hinein, egal, wo er sich befindet. Sie kann Fehlercodes verfolgen und analysieren, Fahrer und Firma beruhigen oder notwendige Maßnahmen empfehlen und sogar einleiten. Zum Beispiel „Over the Air“ ein Software-Update aufspielen, damit die Fuhrer wieder läuft.

Oder auch einen Werkstatttermin vereinbaren. Im Idealfall tritt eine Panne gar nicht erst ein, weil die Technik über Algorithmen fortlaufend zahlreiche Parameter verfolgt und kontrolliert. Hintergrund ist die Datenübertragung per Echtzeit über die vorinstallierte Connectivity-Box.

Bei gravierenden Abweichungen folgen vorausschauend Hinweise, verbunden mit Tipps für einen bei Gelegenheit fälligen Service oder die Aufforderung für einen unverzüglichen Werkstattbesuch, um einem Ausfall vorzubeugen. Der Service kennt die aktuelle Fahrzeugposition, den nächstgelegenen Werkstattpartner und die Heimatwerkstatt, kann Termine vermitteln und dafür Sorge tragen, dass passende Teile bereitliegen.

Alles unter Kontrolle

Für die großen LKW-Flotten ist das Thema längst Alltag: Dank Telematik sind Fahrer und Fuhrpark zur Einsatzoptimierung unter Kontrolle. Ob Kraftstoffverbrauch oder Fahrverhalten, alle wesentlichen Parameter werden fortlaufend überprüft. Für Transporter ist dieses Thema vielfach noch Neuland, doch die Fahrzeughersteller stoßen zunehmend in diese Lücke hinein. Über ein Internetportal oder auch über eine App können Flottenchefs ihren Daily überwachen. Kraftstoffverbrauch oder Fahrstil werden analysiert und Reports zusammen mit Verbesserungsvorschlägen erstellt. Auch die Planung des Service kann digital erfolgen.

Wer es genau wissen will, greift zu einer Komplettlösung, entwickelt zusammen mit den Spezialisten von Verizon Connect. Ob Navigation, auch mit Truck-Navigation unter Angabe von Gewicht und Fahrzeughöhe, Motordiagnose, Echtzeit-Statusberichte – der Daily und sein Fahrer werden gläsern. Die Daten und Auswertungen können über eine Schnittstelle in vorhandene Telematiksysteme integriert werden.

dern an der Hinterachse. Das verhindert im Zusammenwirken mit passend abgestimmten Stoßdämpfern übermäßiges Einsinken bei hoher Beladung und stabilisiert die Fuhre unterwegs. Vieles von diesen vielen Freundlichkeiten kostet Geld. Aber je nach Einsatz lohnt sich die Ausgabe allemal.

Das gilt erst recht für die zahlreichen neuen Assistenzsysteme. Hier hatte der Daily Nachholbedarf, hier holt er nun auf und wechselt zum Teil schwungvoll auf die Überholspur. Bei Bedarf tritt er ebenso nach einer optischen und akustischen Warnung selbstständig auf die Bremse. Ein City-Bremsassistent verhindert durch automatisches Eingreifen Kollisionen bei niedrigem Tempo. Der Notbremsassistent reduziert bei höherem Tempo die Aufprallgeschwindigkeit auf stehende Hindernisse, kann einen Auffahrunfall auf langsam vorausfahrende Fahrzeuge bis zu einem Tempo von 110 km/h komplett verhindern. Bei Geschwindigkeiten oberhalb 130 km/h erfolgt im Falle von Gefahr immerhin eine Warnung und die



Blickfang im Cockpit ist das neue Multifunktions-Lederlenkrad mit zahlreichen Funktionen.



Neue übersichtliche Instrumente und ein hochaufgelöstes Display informieren den Fahrer.

Bremsen werden für eine schnelle Reaktion vorbereitet.

Handfester Arbeiter statt Bürohengst

Ein adaptiver Geschwindigkeitsregler hält den vorgewählten Abstand. Mit Stauassistent folgt der Daily in Verbindung mit Automatikgetriebe bei dichtem Verkehr automatisch seinem Vordermann. Vom aktiven Spurassistenten war schon die Rede. Da sich die Fahrgewohnheiten unterscheiden, lassen sich die Eingriffe der Assistenten, sofern sinnvoll, jeweils in drei Stufen einstellen. Und dann wäre da noch ein Seitenwindassistent mit Bremsengriff. Zumindest ihn wünschte man sich als schlichte ESP-Funktion serienmäßig. Immerhin hat Iveco Pakete mit deutlich spürbarem Preisvorteil geschnürt.

Von Assistenten und Instrumenten abgesehen, benimmt sich der Daily auf der Straße wie gewohnt. Deutlich rauer und poltriger als seine feineren Wettbewerber.

Aber mit seiner Chassis-Bauweise war und ist er mehr kerniger Truck denn ein sanfter Supergroßraum-PKW, wie man ihm inzwischen in dieser Gewichtsklasse begegnet. Der Daily ist ein Transporter mit Schwielen, handfester Arbeiter statt Bürohengst auf Rädern, das macht ihn unverwechselbar. Dies betrifft auch sein Äußeres. Er setzt nun einen nochmals energischeren Blick auf, fletscht die Zähne, zeigt schneidige LED-Streifen als Tagfahrlicht.

Alles kann er nicht, etwa alleine einparken, ist auch nicht so wichtig. Aber ein Spurwechselassistent und ein weiterer Helfer fehlen, der bei Rückwärtsfahrt vor Querverkehr warnt. Die Entwickler haben sich, so heißt es, zunächst auf Assistenzsysteme für Fahrgestellvarianten konzentriert. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Denn etwa in zwei Jahren sollte schließlich der nächste neue Daily fällig sein.

Randolf Unruh