

Pressepräsentation Iveco Daily: Selbstbewusst und optimistisch

Von Peter Schwerdtmann

Wir sehen sie täglich, die unauffälligen Helfer des Alltags auf vier Rädern. Kein Wunder, dass einer von ihnen seit 1978 auf einen passenden Namen hört: Iveco Daily. 2,6 Millionen Stück sind mittlerweile in 110 Länder der Erde verkauft worden. Jetzt geht die fünfte Generation an den Start, zu 80 Prozent eine Neukonstruktion mit verbesserten Eigenschaften und neuem Design, das sich von der klaren Kante der eigenen Vergangenheit fernhält.

Eher spricht das neue Gesicht mit der kurzen, hohen und runden Haube von einem neuen Selbstbewusstsein. Ein Nutzfahrzeug soll eben heute auch nach außen hin eine Persönlichkeit ausstrahlen, die sich im eigenen Marktumfeld behaupten kann. So zeigt der Iveco Daily mit seinem in einem deutlichen Bogen von Scheinwerfer zu Scheinwerfer reichenden schwarzen Streifen ein breites, optimistisches Grinsen, um seine Wettbewerber, besonders den Mercedes-Benz Sprinter, zu beeindrucken.

Dabei kommt der Daily mit einer klassischen Nutzfahrzeug-Architektur daher, wie wir sie bei schwereren Lastwagen kennen: stabiler Leiterraum, Frontmotor und Heckantrieb. Ebenfalls typisch für Nutzfahrzeuge präsentiert sich auch beim Daily eine Vielzahl an Varianten: sechs verschiedene zulässige Gesamtgewichte zwischen 3,3 und sieben Tonnen, Nutzlast (inklusive Fahrer) bis zu 4,7 Tonnen, Anhängelast bis zu 3,5 Tonnen, drei Radstände, fünf Längen, drei Laderaumhöhen, sechs Radstände von drei bis 6,2 Metern, neun Ladevolumen von 7,3 bis 19,6 Kubikmeter und acht Motoren von 78 kW / 106 PS bis 151 kW / 205 PS.

Der Zuwachs bei den Laderaumvolumina dürfte den Spediteur ebenso interessieren wie die auf 55 Zentimeter abgesenkte Ladekante bei den Kastenwagen und die verbesserten Werte für die Gesamtkosten inklusive Anschaffung und Betriebskosten. Bei der Ladeeffizienz, dem Verhältnis zwischen Länge der Ladefläche und der Gesamtlänge des Fahrzeugs, stellt die Version mit 10,8 Kubikmeter Ladevolumen in der Klasse zwischen

neun und elf Kubikmetern einen neuen Bestwert.

Der Aufbauhersteller ist bei der Kabine mit Fahrgestell an den Varianten bei Radständen, Fahrzeuglängen und maximal zulässigen Achslasten interessiert, damit von Pritsche, Kipper-Aufbau, Werkstatt-Container bis hin zum Wohnmobil alles passt. Ihnen bietet Iveco Radstände bis 4,75 Meter und Gesamtlängen bis 6,19 Meter. Für die Hersteller von Reisemobilen bietet Iveco wieder die Version nur mit Motorhaube und Windlauf.

Die Motoren sind als Euro-5b+-Versionen mit Abgasrückführung (AGR) oder als Euro-VI-Version mit Common-Rail-Einspritzung und einem kombinierten EGR-SCR-System erhältlich. Angeboten werden zwei Kraftstoffarten: Diesel oder Erdgas. Als Getriebe werden ausschließlich Sechs-Gang-Schaltungen eingebaut. Für alle Versionen kann aber auch ein automatisiertes Schaltgetriebe geliefert werden.

Das Abgas-Nachbehandlungssystem ist kompakt und befindet sich in der Höhe des Fahrgestells, ohne den Laderaum zu beeinträchtigen. Dasselbe gilt auch für die Gasflaschen für den Erdgasbetrieb oder für Batterien bei einem eventuell später zu entwickelnden Hybridantrieb oder einem Elektrovan.

Der Kraftstoffverbrauch liegt im Durchschnitt um mehr als fünf Prozent unter dem des Vorgängers. Bei den Kastenwagen trägt die bessere Aerodynamik zum Minderverbrauch bei. Der Luftwiderstandsbeiwert sank von 0,335 auf 0,316. Außerdem wurden die innere Reibung des Antriebs verringert, ein Motoröl mit geringerer Viskosität und Reifen mit geringerem Rollwiderstand eingesetzt. Iveco spricht von bis zu 14 Prozent Kraftstoff, den man gegenüber dem Vorgängermodell sparen kann, wenn man in der Aufpreisliste alle Eco-Pakete ankreuzt.

Beim Fahren auf der Teststrecke in Balocco in der Nähe von Turin fiel uns das vergleichsweise niedrige Innengeräusch auf. Auf den meist glatten Strecken dort konnten wir zwar der angesagten Verbesserungen der Federung nicht nachspüren, hatten aber mit dem etwas steiler stehenden Lenkrad Spaß an dem mit 10,5 Meter kleinen Wendekreis unseres Vans, fanden die Lenkung überraschend direkt und den nun Pkw-ähnlicheren Innenraum so animierend, dass uns der mitfahrende Testfahrer vor Kurven zur Zurückhaltung mahnen musste. Das neue Fahrgestell verträgt mit 0,74 g Querbeschleunigungen, die noch nicht das Niveau von Personenwagen erreichen.

Die Kabine bietet viele Annehmlichkeiten wie 15 offene und vier verschlossene Ablagen, darunter die Sitzfläche des mittleren Sitzes, die sich in einen Tisch verwandeln lässt, dessen „Platte“ sich perfekt als Schreibunterlage aufs Lenkrad hängen lässt. Auch

Assistenzsysteme wie ESP, ein Spurhalteassistent, Rückfahrkamera und Navigation finden sich hier. Doch auch mit Bluetooth, MP3-Player und Touchscreen wird aus einem Nutzfahrzeug noch kein Personenwagen. Die Fracht geht vor. Da bleibt für einen norddeutschen Sitzriesen in der Kabine nicht der Platz, den er für eine bequeme Haltung braucht. Aber andere sind da auch nicht besser. Auch im Daily bietet die erste Sitzreihe vor allem Arbeitsplätze. Der Fahrer zahlt hier den Preis für die Ladeeffizienz des Vans. Sein Kollege im Iveco Daily Minibus fährt mit tieferer Sitzposition und kleinerem Lenkrad besser. Er transportiert bis zu 22 Reisende und als italienischer Schulbus auch schon einmal doppelt so viele Kinder. Es geht eben überall ums Geld. Für den Daily hat Iveco versprochen, die Preise nicht oder so gut wie nicht zu erhöhen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Iveco Daily Van.



Iveco Daily Van.



Iveco Daily Van.



Iveco Daily Van.



Iveco Daily Van.



Iveco Daily Cab.



Iveco Daily Minibus.



Iveco Daily Minibus.



Iveco Daily Minibus.



Iveco Daily Minibus.



Iveco Daily.



Iveco Daily.



Iveco Daily.



Iveco Daily Minibus.
