

Pressepräsentation Iveco Daily 4x4: Der Allrad-Laster

Von Gerhard Prien

Da steht er endlich, der Iveco Daily 4x4 in seiner mittlerweile dritten Generation. Er bietet vollwertige Geländetechnik und eine robuste Bauart. Damit ist er nicht nur ideal für den Einsatz auf Baustellen, in Feld und Wald, sondern auch als Basisfahrzeug für reiselustige Camper, die gerne eingefahrene Wege verlassen.

Äußerlich orientiert sich auch der allradgetriebene Daily an der rundlichen Front der seit 2014 zu kaufenden Straßenversion. Die schaut mit dem „lächelnden“ Luftschlitz und seinen nach oben gezogenen „Mundwinkeln“ recht freundlich drein und bietet einen verbesserten Passantenschutz.

Den Daily 4x4 gibt es als Einzelkabine mit einem Radstand von 3,05 oder 3,4 Meter. Die ebenfalls lieferbare Doppelkabine bietet bis zu sieben Personen Platz und ist lediglich mit langem Radstand zu haben. Die Kabinen des Daily 4x4 übernimmt Iveco von der 2014 eingeführten Generation des zweiradgetriebenen Daily. Sie bieten gegenüber dem Vorgängermodell mehr Komfort, bessere Sitze, ein ergonomischeres Armaturenbrett und bessere Ausstattung, mehr Platz und innen weniger Geräuschentwicklung. Ab September soll das elektronische Stabilisierungsprogramm ESP verfügbar sein.

Hersteller von Wohnaufbauten sollen den Daily 4x4 auch als Windlauf ordern können, also als Chassis mit Frontmaske. Zumindest bisher nicht im Programm ist ein Kastenwagen, der sicher nicht nur bei Fernreisenden, sondern auch bei Handwerkern und Service-Betrieben eine willkommene Ergänzung des Angebots wäre.

Zwei zulässige Gesamtgewichte stehen in den Preislisten: Ein 3,5-Tonner ist ebenso zu haben wie ein 5,5-Tonner. Letzterer bietet – nicht nur beim Einsatz als Fernreisemobil – die höheren Zuladungsreserven und dürfte für viele Kunden schon aus diesem Grund das Fahrzeug der Wahl sein. Rund eine halbe Tonne Zuladung bietet die leichtere Variante, zweieinhalb Tonnen sind beim 5,5-Tonner realisierbar. Damit dürfte der Dreieinhalb-Tonner wohl vorwiegend aus Führerschein-Gründen attraktiv sein.

Das entscheidend neue am Iveco Daily 4x4 ist sein Motor. Das Antriebsaggregat erfüllt mit Abgas-Rückführung und AdBlue-Einspritzung fortan die Euro 6 -Norm. Die drei Liter Hubraum verteilen sich auf vier Zylinder, mit Turbolader und Ladeluftkühlung bringt es das Antriebsaggregat auf 125 kW / 170 PS bei 2990 bis 3500 U/min. Das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern (Nm) liegt zwischen 1250 und 2990 Umdrehungen pro Minute an. Gebremst wird an der Vorderachse mit Scheibenbremsen, die Hinterachse wird per Trommelbremsen verzögert.

Aus dem Vorgänger bekannt sind das mehrfach untersetzte Sechs-Gang-Getriebe mit insgesamt 24 Gängen sowie die drei Differenzialsperren vorne, mittig und hinten. Standardmäßig werden beim Iveco Daily 4x4 mit Permanent-Allrad 68 Prozent der Antriebskraft auf die Hinterachse geleitet. Für den Einsatz in schwerem Gelände kann das Verteilergetriebe gesperrt werden, für eine 50:50-Aufteilung.

Neben der zuschaltbaren Geländeuntersetzung (3,1:1) bietet das manuell schaltbare Getriebe mit seinen sechs Gängen ein Split-Getriebe mit dem Faktor 1,25:1, so dass sich insgesamt 24 Gangabstufungen wählen lassen. Sind beide kurzen Stufen aktiviert, schafft der Allrad-Daily eine extrem kurze Gesamtübersetzung von 101:1 im ersten Gang.

Per Knopfdruck lassen sich zudem die Differenzialsperren in beiden Achsen aktivieren, die Zentralsperre bis zu einer Maximalgeschwindigkeiten von 40 km/h, die Vorderachssperre bis maximal 15 km/h. Bei Erreichen einer gewissen Geschwindigkeit werden die Sperren automatisch abgeschaltet, für die Zentralsperre ist das bei spätestens bei einem Tempo von 80 km/h der Fall. Während der Fahrt kann auch der Splitter geschaltet werden.

Iveco setzte schon beim Vorläufer des Daily 4x4 auf robuste Technik. Mit zwei Starrachsen, mit Blattfedern am Leiterraum mit C-Profilen befestigt, permanentem Allrad mit Geländeuntersetzung, Achs- und Verteilergetriebe-Sperren ist das nach wie vor der Fall. Die Blattfedern sind als Parabel-Federn ausgeführt, bei denen die einzelnen Federlagen Abstand voneinander haben. Das sorgt für höheren Federungskomfort durch besseres Ansprechverhalten und für gute Achsverschränkung. Obendrein ist der Daily 4x4 mit allen Bereifungsmöglichkeiten kombinierbar und bringt hinten eine Stahlstoßstange und einen stabilen Unterfahrschutz mit.

Für den Einsatz als Arbeitsgerät im kommunalen Einsatz, als Baustellen- oder Instandsetzungs-Fahrzeug bietet der Daily 4x4 eine Vielzahl von möglichen Nebenabtrieben, sowohl am Getriebe als auch am Verteilergetriebe.

Ganz billig ist der Iveco Daily 4x4, der einer der wenigen Transporter im Bereich zwischen 3,5 und 5,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts mit Allrad und robuster Antriebstechnik ist, allerdings nicht. Die günstigste Variante stellt die Einzelkabine mit kurzem Radstand dar, die Preisliste beginnt hier mit 78 920 Euro. Das andere Ende der Skala markiert ab 84 811 Euro der Doppelkabiner in der Variante mit 5,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht als teuerstes Modell.

Etwas günstiger kommt man mit einem Modell von Allrad-Umrüster Achleitner weg. Der verhilft – bis auf den extrakurzen Radstand – zu einem Preis ab etwa 16 000 Euro jedem Daily zum Zweiachs-Antrieb. Mit offiziellem Segen von Iveco kann so auch ein Kastenwagen geordert werden, etwa als robuste Basis für ein Fernreisemobil.
(ampnet/gp)

Daten Iveco Daily 4x4 Einzelkabine

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,42 x 2,06 x 2,63

Radstand 3,40 m

Motor: R4-Diesel, 2998 ccm, Turbo, Direkteinspritzer

Leistung: 125 kW / 170 PSA bei 2990 – 3500 U/min

Max.Drehmoment: 400 Nm vvon 1250 - 2990 U/min.

Leergewicht/ Zuladung: min. 2990 kg / max. 510 kg bzw. 2510 kg

Bereifung: 255/100 R 16

Basispreis: Iveco Daily 4x4 Normalkabine 3,5 t): 78 920,80 Euro

Bilder zum Artikel



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.



Iveco Daily 4x4.
