



Fotos: Serge Voigt / Springer Fachmedien München

Italo-Transporter | Der Daily-Kastenwagen rollt mit 116 PS starkem Motor vor. Seine Kraft wird vom achtstufigen Wandlerautomaten von ZF portioniert

Viele Gänge für wenig PS

Fahrbericht | Eine Automatik ist im Transporter purer Luxus. Fallweise kann der Schaltsparrer aber auch sinnvoll sein. Wir haben die ZF-Wandlerautomatik im Iveco Daily auf die Testrunde geschickt, um dies zu klären.



Testladung | Mit 800 Kilogramm ging es auf Tour. Zwischen den Radkästen ist 1,31 Meter Luft



Kleiner Diesel | Das bekannte 2,3-Liter-Aggregat liefert hier mit 116 PS überschaubare Power ab

— Schalten oder schalten lassen, die Frage stellte sich bei unserem stahlblauen Testwagen, Iveco Daily, nicht wirklich. Seine acht Gänge sortiert das Wandlerautomatikgetriebe von ZF (Hi-Matic). Freilich, wer selber schalten will, kann auf manuell stellen und versuchen, den Algorithmus des Automaten mit seiner Erfahrung zu schlagen. Eine richtig gute Idee ist das bei diesem Getriebe allerdings nicht.

Wenn schon selber schalten, dann richtig und zur Version mit Sechsgang-Handschtaltung greifen – das spart im Einkauf fast 3.000 Euro. Für den Mehrpreis verspricht Iveco das „klassenbeste Achtgang-Automatikgetriebe“ und bis zu zehn Prozent geringere Wartungs- und Reparaturkosten im Vergleich zum Handschalter. Als Grund nennt Iveco innovative Konstruktionslösungen und die geringere Anzahl an Komponenten. Wie realistisch der Wert ist, ließe sich nur in einem Dauertest klären. So viel Zeit ist nicht, deshalb schicken wir den Italiener zumindest einmal auf die definierte Testrunde.

Auf der konnte die Kombination aus acht Gängen und 116 PS – der kleinsten Variante des laufruhigen 2,3-Liter-Common-Rail-Die-

sels – nicht immer überzeugen. Auf den teils knackigen Steigungen der Landstraßen und bei schnellerer Gangart auf der Autobahn kam die Motor-Getriebe-Kombination an ihre Grenzen.

Wenig Dampf | Der Automat wirkte bei der Gangwahl mitunter etwas unentschlossen hektisch und schaltete hin und her oder reagierte selbst auf zufällige Bewegungen des Gaspedals mit einem Schaltvorgang. Zudem fehlte es hier für den mit einem 800-Kilogramm-Testgewicht beladenen Kastenwagen etwas an Durchzugskraft.

Angenehm ist allerdings der zum Getriebe gehörende Neigungssensor. Durch ihn erkennt die Schaltbox Gefälle und unterbin-

Testdaten und Preise | Iveco Daily

35 S 12A8V (Kastenwagen) ab 36.370 Euro
 R4/2.287 cm³ | 85 kW/116 PS | 320 Nm/1.500-2.500 U/min | 8-Gang-Autom. | 17,9 s | 10,2 D

5.963 x 2.010 x 2.660 mm | 12 m³
 Wartung: alle 40.000 km
 Nutzlast/Anhängelast: 1.130 kg/3.500 kg
 Testballast: 800 kg
 Garantie: 2 Jahre/6 Jahre (Rost)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Licht und Schatten | Der Arbeitsplatz ist sehr ergonomisch ausgerichtet. Das Display aber schwer lesbar



Pflicht | Für die Ladungssicherung sind Zurrösen wichtig. Der Daily hat hier solide Helfer an Bord



Gute Krümmung | Den recht stark gewölbten Weitwinkelaußenspiegeln entgeht fast nichts

det dort im Rollvorgang Hochschaltungen, sodass der Daily den Motor zum Halten der Geschwindigkeit nutzen kann.

Innerorts dagegen lassen sich die 800 Test-Kilogramm von der Kombination acht Gänge und 116 PS entspannt um die Ecken chauffieren. Motor und Getriebe sind jederzeit Herr der Lage und der Fahrer kann die kaum spürbaren und schnellen Schaltvor-



Gute Lösung | Wer eine Schreibunterlage an Bord benötigt, klappt einfach die Rückenlehne um

gänge genießen. Wer häufiger auf großer Tour auf Autobahnen, Landstraßen oder in anspruchsvollen Topografien unterwegs ist, sollte lieber zu einem der größeren Motoren greifen. Zur Wahl stehen dazu 136, 156, 180 und flotte 205 PS. Wer lieber schalten lässt, als selber zu schalten, und ein gutmütiges Arbeitstier für innerstädtische Lieferverkehre sucht, ist aber gut bedient.

Leiterrahmen | Selbst Tempobegrenzungsschwellen bringen hier den Daily nicht aus der Ruhe. Dank des gewohnten Leiterrahmens zeigt sich die Karosserie erfreulich verwindungssteif. Kein Knistern oder Knarzen, weder aus dem Aufbau noch aus dem Cockpit. Lediglich das Poltern der Achsen findet im Kastenwagen einen entsprechenden Resonanzkörper.

Positives gibt es auch von den Hecktüren zu berichten. Sie haben jetzt einen Stopper bei 90 Grad und müssen nicht mehr ganz umgeschlagen werden. Die seitliche Schiebetür indes wirkt ein wenig wackelig. Weniger toll ist das schlecht ablesbare Display des Bordcomputers, der so seine Informationen für sich behält.

Auf unserer Testrunde genehmigte sich der Italo-Transporter 10,2 Liter auf 100 Kilometer. Das ist zwar keine Katastrophe, aber auch kein Bestwert. Ein Teil des Durstes ist dem Autobahnstück geschuldet, das dem kleinen Iveco-Motor häufigeres Herunterschalten und damit höhere Drehzahlen abgefordert hat. | Serge Voigt

VW | Caddy mit Diesel-Alternative

– Die Dieseldiskussion kennt im Moment noch keinen Gewinner, aber die Alternativen zum Selbstzünder stehen zumindest wieder verstärkt im Fokus. Beim Caddy ist dies unter anderem der TGI, also die Erdgas-Version. Satte 610 Kilometer Reichweite im reinen Gasbetrieb verspricht VW Nutzfahrzeuge, im Maxi sollen sogar 760 Kilometer emissionsarmes Vorankommen drin sein. Dafür fahren 26 respektive 37 Kilogramm Erdgas mit auf Tour. Wer mag, kann den 1,4-Liter-TGI-Motor vom DSG-Getriebe in Schwung bringen lassen. Die Listenpreise starten bei 20.183 Euro. | rs



Foto: VWN

Opel | Telematiklösung ab Werk

– Die Rüsselsheimer bieten zusammen mit dem Telematikanbieter Masternaut künftig vorinstallierte Telematik-Lösungen für den Movano und Vivaro an. Das System liefert dem Flottenverantwortlichen laut den Hessen alle Betriebsdaten wie Kraftstoffverbrauch oder Standort des Fahrzeuges in Echtzeit. Diese Daten können über die Masternaut-Connect-Plattform abgerufen und verwaltet werden. Das Basispaket kostet ab 250 Euro. | rs

Peugeot | Traveller mit VIP-Zugang

– Extra edel geht es nun im Traveller Business VIP zu. Der Franzose mit Überlänge (bis 5,30 Meter) bietet jede Menge Platz und Features wie 17-Zöller, Xenon-Scheinwerfer, getönte Scheiben, Ledersitze, Ambientebeleuchtung und eine elektrische Schiebetür. Die VIP-Preise legen ab 38.496 Euro los. | rs



Foto: PSA