

# Der Stärkste seiner Klasse

Mit neuer Motorengeneration und neuem Heck mutiert der Minibus aus Italien bereits werksseitig vom Raubein zum komfortablen 19-Sitzer.

**D**as Minibus-Business ist im Umbruch, etablierte Anbieter gehen und kommen. Auch die Großserienhersteller drängen mehr und mehr ins Geschäft mit Komplettbussen, das früher den Karossiers vorbehalten war. So bot Iveco in der Vergangenheit nur rustikale Schulbusse ab Werk und überließ die Feinarbeit Spezialisten wie Kusters oder EA KFB Gera. Jetzt verfügt Irisbus über ein komplettes Programm an Kleinbussen, vom neunsitzigen 3,5-Tonner bis zum 6,5-Tonner mit 22 + 1 Sitzplätzen. Unser Kandidat liegt in der Mitte des Programms, als Volumentyp soll er die typischen Sprinter-Kunden ansprechen. Klein ist dieser Mini gewiss nicht, mit 7 m Länge, 3,10 m Höhe und 5,4 t Gesamtgewicht zählt er schon zu den ausgewachsenen Kleinbussen.

Rein optisch ist der Daily HLX kein Überflieger. Aber die Proportionen stim-

men, die großen seitlichen Fensterflächen bestehen aus bündig geklebten Scheiben, die Radhäuser sind ordentlich gefüllt. Auch für das Heck haben die Designer eine omnibusfeine Lösung gezeichnet. Das glattflächige Heck mit großer Heckscheibe und großer Kofferklappe distanziert sich klar von der Hecktüren-Landschaft des Transporters. Es bleiben handfeste Vorteile: Öffnet der Fahrer den Kofferraum, sitzen die Fahrgäste nicht mehr automatisch im Freien. Einziger Wermutstropfen ist der Mehrpreis von etwa 3.000 Euro. Nur die niedrige Frontscheibe des Transporters passt nicht so recht ins Bild. Die Verkäufer argumentieren hier mit günstigen Teilekosten bei Steinschlagschäden und einer europaweiten Verfügbarkeit.

Was spricht generell für einen Iveco Daily? In erster Linie seine Kapazität – bei einem zGG von 5,4 t erlaubt er auf 7

m Länge 19 + 1 Fahrgastplätze. Wie in richtigen Omnibussen öffnet die einflügelige Tür elektrisch. Die Kiel-Sitze mit verstellbaren Rückenlehnen sind klassenüblich knapp geschnitten, im Daily können aber auch normale Reisebus-Sitze montiert werden. Mit 800 l Volumen in der Heckwanne hat der Kofferraum im Heck wenig zu bieten. Doch wer voll besetzt auf große Reise geht, braucht in dieser Fahrzeugklasse ohnehin einen Gepäckanhänger. Der Daily ist dafür gut gerüstet, an der optionalen Kugelkopfkupplung darf er bis zu 2.000 kg ziehen.

Voll besetzt beladen und angekuppelt summieren sich die Gewichte auf maximal 7,4 t, die dem Antrieb Einiges abverlangen. Der Motor ist alles andere als schmalbrüstig, der Vierzylinder mit 3 l Hubraum schöpft mit 166 PS und 380 Nm Drehmoment aus dem Vollen. Schon knapp über 1.000 Umdrehungen steht

Minibus mit respektablen Dimensionen – der Daily 50 C 17 kann auf sieben Meter Länge 19 Fahrgäste aufnehmen.





**Die große Parallel-Klappe im Heck gibt eine Kofferraum-Mulde mit 800 m<sup>3</sup> frei. (oben links) Elektrische Außenschwingtür für den Daily, größere Naturen ziehen besser den Kopf ein. (oben) Appetitlicher Innenraum mit vernünftigen Abschluss, Lüftungskanäle in den Gepäckablagen. (oben rechts); Daily-Cockpit mit den bekannten Stärken und Schwächen, leichtgängige Joystick-Schaltung.**

das maximale Drehmoment zur Verfügung, sinkt die Drehzahl an Steigungen auf 3.000 Umdrehungen, stemmt sich der Motor noch mit der Macht der 166 Pferdestärken dagegen. Der reinrassige Nutzfahrzeug-Motor zählt mit vier Ventilen pro Zylinder, Turbolader mit variabler Geometrie und Common-Rail-Einspritzung mit maximal 1.600 bar zu den modernsten Vertretern seiner Zunft. Der Daily muss nur alle 40.000 Kilometer zum Ölwechsel in die Werkstatt, ein Steuerkettenwechsel wird nach 350.000 km fällig.

Auf der Straße legt er vor allem gute Manieren an den Tag, im Zusammenwirken mit einem lang übersetzten Antriebsstrang zeigt er sich als guter Zieher mit ordentlichem Stehvermögen am Berg. Bei Tempo 100 dreht der Vierzylinder 2.500 Umdrehungen im 6. Gang, 2.000 Umdrehungen bei 80 km/h und 1.500 U/min bei 60 km/h. Das spart Kraftstoff und verhilft zu einer schaltarmen Fahrweise. Das früher als sperrig gescholtene Sechsgang-Getriebe lässt sich jetzt spielerisch schalten.

Aber auch mit seinem Fahrgestell, das sich im Vergleich zum Sprinter stets unter Wert schlägt, kann der Daily punkten.

Seit jeher rollt er schon ab Werk mit Einzelradaufhängung vorn und einer feinen Luftfederung für die Hinterachse. Ergebnis der Bemühungen ist ein in dieser Klasse bemerkenswerter Federungskomfort. Wo andere Busse seiner Klasse heftige Schläge austeilen, schluckt das gut

abgestimmte Fahrwerk zuverlässig wie ein großer Omnibus die Fahrbahn-Unebenheiten. Ohne Fehl und Tadel sind auch die Fahreigenschaften. Der lange Radstand und die zielgenaue Lenkung sorgen selbst auf welligen Fahrbahnen

für eine entspannte Fahrweise. Das Basis-Fahrgestell verfügt über ABS, ABD (Automatisches Brems-Differenzial) und eine elektronische Bremslastverteilung (EBD). Die hydraulische Bremsanlage mit vier großen Scheibenbremsen hält das Fahrzeug jederzeit im Zaum. Unterstützung erfährt sie auf Wunsch von einer Telma- oder Kloft-Wirbelstrombremse. Am Ende der Dienstfahrt stellt der Daily HLX auch betont kritische Geister zufrieden. Der zu einem Grundpreis von 83.000 Euro angebotene 19-Sitzer präsentiert sich deutlich verbessert, die feine Tonalität des feinen und kräftigen 3-l-Diesel verleiht dem gewöhnlichen Arbeitsgerät von einst eine harmonische Note. Wie immer punktet das bewährte komfortable Fahrwerk, Heizung und Lüftung reichen jetzt auch für den großen Innenraum aus.

**WOLFGANG TSCHAKERT**