



Konzipiert für den
Linien Einsatz und die Kurzstrecke:
Iveco Daily Vendor mit 19 + 1 Sitzplätzen

Der Nutzwertriese

Mit dem Iveco Daily Vendor bietet Irisbus in Deutschland einen komplett ausgestatteten Minibus mit 19 Fahrgast-sitzen an. Über seine Stärken und Einsatzmöglichkeiten informiert unser Fahrbericht.

Mehr Schick und Leistung oder mehr Platz und Nutzlast – die Frage kann wohl nur mit dem Blick auf das Einsatzprofil beantwortet werden. Unser Kandidat zählt eher zu den Arbeitspferden seiner Klasse als zu den Rennern – mit 5,4 t zulässigem Gesamtgewicht und 7 m Länge bekommt der Kunde mit dem schlichten zwillingsbereiften Daily Vendor für seinen Fuhrpark schon einen ausgewachsenen Mit-

telgewichtler. Als Basisfahrzeug dient ein Hochdach-Kastenwagen, der in Italien in großen Stückzahlen hergestellt wird – der klassisch angetriebene Iveco Daily, aufgebaut auf einem kräftigen Leiterrahmen. Als Antrieb dient ein stämmiger, längs eingebauter 2,8-l-Vierzylinder, der intern auf die Bezeichnung Iveco 8140 hört und in verschiedenen Leistungsklassen verbaut wird. Daily-Interessenten haben die Qual der Wahl, sie können

sich mit ihrer Nachfrage an den nächst gelegenen Iveco-Stützpunkt oder an den Vertragshändler von Irisbus wenden.

Dem Daily Vendor von Irisbus sieht man seine Transporter-Herkunft deutlich an – schon die niedrige Frontscheibe zeigt, dass bei den Kosten des Umbaus zum Kleinbus genau gerechnet wurde. Doch das hat auch seine Vorteile: Bei einem Riss oder Steinschlagschaden kann überall in Europa ohne Verzug Ersatz be-

schafft werden. Unser Testfahrzeug weist mit seiner Ausstattung auch deutlich auf seine Bestimmung hin: Es fährt vorzugsweise im Nahverkehr, auf Nebenstrecken und im Schulbusbetrieb. Die Ausstattung ist knapp kalkuliert, ohne Wesentliches wegzulassen. Seine Innenausstattung mit Einfachverglasung und Schiebefenster, rutschfestem und wischfreundlichem Bodenbelag sowie einigen Handläufen am Einstieg ist zweckorientiert und robust. Der Sitzteiler für 19 Sitze bei 7 m Länge ist für den Nahverkehr angemessen, und der Sitzkomfort der starren Mafos-Sitze von Kiel reicht für einen kurzen Aufenthalt im Daily allemal. Die elektrische Außenschwingtür (Vendor) anstelle einer Beifahrertür öffnet gegenüber vom Fahrer einen breiten und bequemen Einstieg – als unterste Stufe klappt ein Trittbrett mit 220 mm Einstiegshöhe nach unten.



Gut gerüstet mit Gepäckablagen und Klimakomfort mit Dachkanälen.

Dank des hohen Dachs fällt die Stehhöhe im eher schlanken Innenraum üppig aus. In Sachen Kofferraum kann der Daily jedoch nicht punkten. Hinter die letzte Sitzreihe passen gerade ein paar kleine Gepäckstücke, für 19 Fahrgäste bei weitem zu wenig. Ist der Bus nicht voll besetzt, kann die letzte Sitzreihe für etwa einen Kubikmeter Stauraum nach vorn geschoben werden.

Mehr Wirkung würden wir der Heizung des Fahrgastraumes samt ihrer Zusatzluftheizung im Passagierraum wünschen, die den großen Raum erst nach langem Anlauf erwärmt. Dagegen verströmt die Klimaanlage mit Dachkanal im nüchternen Daily einen Hauch von Luxus.

Mit seiner luftgefederten Hinterachse und der drehstabgefederten Einzelradaufhängung vorne glänzt unser Daily-Testwagen mit einem überaus angenehmen Federungskomfort. Wo andere Busse seiner Klasse heftige Schläge austeilen, schluckt das gut abgestimmte Fahrwerk zuverlässig wie ein großer Omnibus die Fahrbahnebenheiten.

Ohne Fehl und Tadel sind auch die Fahreigenschaften des Iveco. Der lange Radstand und die zielgenaue Lenkung sorgen selbst auf welligen Fahrbahnen für eine entspannte Fahrweise. Kein Wunder, verfügt der Iveco Daily doch über all die Goodies wie ABS, ABD (Automatisches Brems-Differenzial) und eine elektronische Bremslastverteilung (EBD). Nicht gerade langstreckentauglich ist dagegen das Geräuschverhalten des durchaus kräftigen Common-Rail-Diesels, der bei Autobahntempo 100 reichlich lautstark in den Innenraum trompetet. In unserem Daily leistet der Iveco-Vierzylinder 125 PS und 290 Nm Drehmoment und kommt gut mit den 5,4 t zurecht. Der elastische 2,8-l-Turbo benötigt innerorts keine hohen Drehzahlen, die bullige Durchzugskraft führt zu einer schaltarmen und souveränen Fahrweise.

Über Land ändert sich das Bild: Für das zulässige Tempo 100 muss der Motor 3.300 Umdrehungen bemühen. Das schlägt sich natürlich im Verbrauch nieder – wir haben bei winterlichen Temperaturen unter Einsatz der Zusatzheizung 14,7 l gemessen. Auch das Einlegen der Gänge bereitet bei der hakligen Schalt-



Bequemer Einstieg durch die elektrische Außenschwingtür; das ausfahrende Trittbrett kommt den Fahrgästen weit entgegen.



Bei einem Ausflugeinsatz muss für den Kofferraum eine der flexibel montierten Sitzreihen geopfert werden.



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	7.012 mm
Gesamtbreite	1.996 mm
Gesamthöhe	2.760 mm
Radstand	3.950 mm
Leergewicht	3.580 kg
Sitzplätze	19+1
Preis Testwagen	59.478,- Euro

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Dieselmotor, längs eingebaut, 2 Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, Turbolader mit Ladeluftkühlung, schadstoffarm nach Euro 3 mit Oxidationskatalysator; Hubraum 2.798 cm³, Nennleistung 92 kW/125 PS bei 3.600 U/min, maximales Drehmoment 290 Nm bei 1.800 U/min.

Kraftübertragung: Frontmotor und Heckantrieb, manuelles Schaltgetriebe.

Fahrwerk

Federung: vorn Einzelradaufhängung, Drehstabfederung und Stabilisator; hinten luftgefederte Starrachse an Längslenkern.

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremsanlage, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ABS, ABD (automatisches Bremsdifferenzial), EBD (elektronische Bremslastverteilung).

kulisse des ZF-Sechsganggetriebes kein reines Vergnügen, wie überhaupt die Ergonomie noch etwas Feinschliff vertragen könnte. Die Schalter wirken willkürlich verstreut, und bei Dunkelheit beklagt



Wenig Omnibus-like: Das Armaturenbrett mit verstreut angeordneten und nachts schlecht beleuchteten Schaltern.

man deren zu schwache Beleuchtung. Ein wenig unangenehm auch der Bügel rechts neben dem Fahrersitz: Regelmäßig beim Einlegen des sechsten Ganges

Kompakt: Iveco Daily Vendor

- ★ Der Iveco Daily Vendor ist eine robuste und kostengünstige Kleinbus-Variante für den harten Einsatz im Kurzstreckenverkehr, als Schulbus und für Shuttle-Einsätze.
- ★ Die Großserientechnik hält die Unterhaltskosten in überschaubaren Grenzen.

- ★ Dank luftgefederter Hinterachse und drehstabgefederter Einzelradaufhängung vorne glänzt der Daily Vendor an angenehmem Federungskomfort.
- ★ Mit seinem fahrfertigen Leergewicht von 3.580 kg verfügt der Minibus über beinahe 2 t Nutzlast.



Leistungsstark aber nicht gerade ein Leisetretter: der Common-Rail-Dieselmotor mit 2,8 l Hubraum und 125 PS Leistung.

kommt es zum schmerzhaften Kontakt mit dem rechten Ellenbogen.

Der Daily-Kleinbus glänzt als Einstiegsmodell mit vergleichsweise günstigen 54.200 Euro. Wer auf eine Luftfederung verzichten möchte, kann noch einmal 2.200 Euro in Abzug bringen. Wer 70.000 Euro bei Irisbus anlegen will, erhält einen komfortablen und voll ausgestatteten 19-Sitzer mit Panorama-Verglasung, Klimaanlage und obendrein eine über jeden Zweifel erhabene 108 kW starke Motorleistung. Beim Gewicht muss der bei Iveco komplett und verkaufsfertig aufgebaute Kleinbus nicht knausern: Der auf einem stabilen Leiterraum aufgebaute

Daily verfügt mit seinem fahrfertigen Leergewicht von 3.580 kg immerhin über beinahe 2 t Nutzlast.

Unser Fazit: Was spricht für den Daily? Die Großserientechnik hält die Unterhaltskosten in überschaubaren Grenzen. Der Iveco Daily Vendor ist die robuste und kostengünstige Kleinbus-Variante für den harten Einsatz im Kurzstreckenverkehr, als Schulbus und für Shuttle-Einsätze. Das vergleichsweise günstige Fahrzeug ist nicht für Langstrecken konzipiert, dafür fehlt der Kofferraum und vor allem der Feinschliff, über den wesentlich aufwändigere Produkte verfügen.

WOLFGANG TSCHAKERT