

zum höchstmöglichen Gesamtgewicht von derzeit 85 Tonnen an. Den »Daily« gibt es als Kastenwagen mit und ohne Hochdach sowie als Kombi, Fahrgestell und Pritsche. Die offenen Varianten können wahlweise mit Einzel-, Doppel und Dreifachkabine geliefert werden. Für alle Modelle, mit Ausnahme der bis zu neunstündigen Dreifachkabine, stehen ein Radstand von 2,80 und 3,31 Meter zur Wahl. Da auch der kleinste »Daily« wie seine großen Brüder über einen tragenden Leiterraum verfügt, fällt das Leergewicht klassenunüblich hoch aus. Entsprechend wenig Nutzlast bleibt speziell beim langen und hohen Kastenwagen übrig. Abhilfe schafft eine werkseitig vorgesehene Auflastung auf 3170 Kilogramm Gesamtgewicht. In den fast 20 Jahren Bauzeit wurde der Daily nicht nur selbst immer wieder einer Programmpflege unterworfen – das letzte mal Mitte 1996 –, auch das Programm ist schier unermesslich. Es reicht heute von 2,8 bis 6,0 Tonnen Gesamtgewicht, noch einmal unterteilt in die Klassen »Basic« von 2,8 bis 3,5 Tonnen mit Einfachausstattung und »Classic« von 2,8 bis 6 Tonnen mit Komplettausstattung. Der Schwerpunkt liegt in der 3,5-Tonnen-Klasse. Hier findet der Iveco-Käufer die größte Variantenvielfalt vor. Insgesamt finden sich über 500 Varianten im Angebot. Die Eckpfeiler des Programms bilden die Fahrgestelle mit Fahrerhaus oder Windlauf, Pritschen mit Einfach- und Doppelkabine, Kombis und Kastenwagen, darunter die City- und Grande-Modelle, die speziell für den Paketdienst entwickelt wurden, Allradversionen und Kleinbusse. Die Radstände bewegen sich von 2,80 bis 4,18 Meter. Basistriebwerk ist der bekannte 2,5-Liter-Sofim-Diesel mit 82 PS. Neu unter der kurzen Haube ist der hubraumgleiche Diesel-Direkteinspritzer mit elektronischer Regelung, Ladeluftkühlung und Oxikat und 109 PS, der speziell für den Kombi und Kleinbus in MI-Version entwickelt wurde. Mehr für die gütertransportierende Zunft ist der neue 2,8-Liter Diesel-Direkteinspritzer, der gekühlte Ladeluft einatmet und 122 PS leistet, gedacht. Der Grande kann mit einer steileren Frontscheibe und glatten, senkrechten Seitenwänden aufwarten. Beide Varianten verfügen über eine Schiebetür für den Fahrer. Neu im Programm ist der »Daily 35.8« in MI-Version (Pkw-Zulassung) für den 8+1-Personenverkehr und der »30.10« als 2,8-Tonner in den Versionen Kastenwagen und Pritsche/Fahrgestell mit 103-PS-Motor. Für alle Daily-Modelle steht eine Auswahl an Sonderausstattungen parat, wie ABS, verschiedene Achsübersetzungen, eine Differentialsperre für die Hinterachse und – brandneu – eine automatische Kuppelung. Das Turboday-Programm reicht hinauf bis 6,0 Tonnen Gesamtgewicht. Dabei ermöglicht eine fein gestaffelte Palette die Wahl der passenden Nutzlastvariante. Sie beginnt mit der Ausführung »40« mit 4,05 Tonnen Gesamtgewicht; setzt sich fort über den 4,5-Tonner vom Typ 45 und 5,0-Tonner mit der Bezeichnung »50« bis zum »59«, der 6,0-Tonnen auf die Waage bringt. Die Karosserieauswahl ist identisch mit den leichteren Modellen: Kastenwagen mit und ohne Hochdach sowie Pritschen und Fahrgestelle mit ein, zwei oder drei Sitzreihen oder aber Windlauf finden sich im Angebot. Lediglich die Kombimodelle mit Sitzen sind nur in der 3,5-Tonnen-Klasse zu finden. Der mit 2,80 Meter kürzeste Radstand ist dem Modell »40« vorbehalten. Ansonsten besteht Wahlmöglichkeit zwischen den drei Achsabständen 3,31, 3,60 und 3,95 Meter. Die Kipper-Fahrgestelle basieren auf dem jeweils kürzesten Radstand. Die Modelle »49« und »59« sind mit Luftfederung für die Hinterachse erhältlich, die den Fahrkomfort erhöht und eine konstante Rahmenhöhe mit und ohne Beladung sicherstellt. Über einen Schalter im Fahrerhaus lässt sich das Fahrzeugheck um drei Zentimeter absenken oder um sieben Zentimeter anheben. Sieht man von diesem Sonderwunsch ab, entspricht das Fahrwerk den leichteren Modellen. Selbst beim Sechstonner sind die vorderen Räder einzeln aufgehängt. Mitte 1996 erfuhr die Daily-Baureihe eine tiefgreifende Modellpflege. Neue Euro II-Motoren wurden ihr spendiert, die 3,5 bis 5-Tonner (außer den Modellen City und Allrad) erhielten rundum Scheibenbremsen und die Kabine eine neue Ausstattung. Am Motorenprogramm ändert sich bei den schweren Versionen nichts. Der Sofim-Turbodiesel steht mit oder ohne Ladeluftkühler mit 103 beziehungsweise 122 PS zur Verfügung. Sie erfüllen nur jetzt die Abgasnorm nach Euro II und der Geräuschnorm EG 92/97. Der

Absenken – drauffahren – hoch und weg...

EXPRESSO



flach laden = leicht laden

- Ladefläche elektrohydraulisch ebenerdig absenken und wieder anheben
- Auffahrklappe öffnet und schließt automatisch
- mit Koffer- oder Planen-Aufbau
- als Anhänger oder Fahrzeug
- individuelle Sonderausführungen

EXPRESSO-Deutschland Transportgeräte GmbH
Antonius-Raab-Str. 19 · D-34123 Kassel
Tel.: (05 61) 95 91-0 · Fax: (05 61) 95 91-198
<http://www.expresso.de>

Ideen, die viel bewegen.

»49-10« ist auch in schadstoffarmer Ausführung mit elektronischer Einspritzregelung und Oxidationskatalysator lieferbar. Im breitgefächerten Turboday-Programm ist nur eine Allradversion zu finden: der 4,05-Tonner »40-10 4x4« mit 103-PS-Turbodiesel. Größer ist die Auswahl an Aufbauausführungen: Mit 2,80 Meter Radstand gibt es die Version Kombi und Kastenwagen, mit 3,20 Meter Radstand steht eine Doppelkabine zur Verfügung, und mit beiden Radständen findet sich das Fahrgestell mit Einzelkabine oder Windlauf im Lieferprogramm. Die Antriebstechnik ist in allen Fällen identisch. Der Vorderradantrieb wird mechanisch zugeschaltet. Für schwere Einsatzbedingungen stehen außerdem ein Verteilergetriebe mit Geländereduktion und eine Differentialsperre an der Hinterachse zur Verfügung. Gegen Aufpreis ist sogar eine Sperre für das vordere Ausgleichsgetriebe erhältlich. Als Reifenformat wählte Iveco die üppige Dimension 7,50 R 16. Mit allem technischen Equip-



Iveco »EuroCargo« mit Doppelkabine im Gewichtsklassement 7,49 bis 13,35 t.