



Fotos: Gerhard Grüning

Mit dem aktuellen Modell hat Iveco aus einem robusten Lastesel einen annehmbar komfortablen Transporter gemacht.

Stabiles Rückgrat

Zum Modelljahr 2025 überarbeitet Iveco den Daily. Der bei Campern äußerst beliebte Italiener sticht durch seine vom Lkw-Bau bekannte, robuste Rahmenkonstruktion hervor.

Weg vom Nutzfahrzeug, hin zum Pkw-Komfort, war die Devise beim aktuellen Daily. Dass das von den Dimensionen her nicht klappt, liegt in der Natur der Sache. Trotz „kurzem“ Radstand des Testfahrzeugs misst der Dreieinhalbtonner knapp sechs Meter in der Länge und ragt mit der zweithöchsten Dachhöhe fast 2,70 Meter auf. Immerhin macht er sich schmal, was in Autobahn-Baustellen zum Vorteil gereicht. Trotzdem bleiben innen noch lichte 1,74 Meter an Ladebreite und 10,8 Kubikmeter Ladevolumen.

Robust konstruiert

Noch immer ist die Rahmenkonstruktion sein Markenzeichen. Das kostet Nutzlast – der Testwagen darf 1.300 Kilogramm zuladen, bringt aber Stabilität und eine Anhängelast von 3,5 Tonnen. Neu ist die Quad-Leaf-Querblattfeder an der Vorderachse aus Kunststoff. Vorab schon die Feststel-

lung, dass die Kombination mit der konventionellen Blattfeder hinten gut gelungen ist. Der Daily federt auch leer noch komfortabel und liegt beladen sicher und wie ein Brett auf der Straße. Mit seinem einem Wendekreis von fast 13 Meter nicht ganz so wendig ...

Viel vom Pkw hat der Neue, wenn es um die Fahrassistenzsysteme geht und damit den Kritikpunkt Verkehrszeichenerkennung sowie Geschwindigkeitsregelung. So regelt der Tempomat vielfach Limits ein, die es überhaupt nicht gibt. Die Kamera hat außerdem große Schwierigkeiten, Tempolimits in Schilderbrücken zu erkennen. So ist man oft zu schnell oder wird vom Gebimmel des Warnsignals wegen eines längst nicht mehr existierenden Tempolimits genervt. Zudem arbeitet die Anzeige des Geschwindigkeitsmessers ungenau. Bei Tacho 50 fährt man in Wirklichkeit 42, bei Anzeige 130 sind es

echte 120. Dann noch eine Kritik am Tempomat: Beschleunigt der Fahrer im Tempomat-Betrieb, um etwa einen Überholvorgang schneller durchführen zu können, fliegt die gesetzte Geschwindigkeit raus. Der Lenkungseingriff beim Spurbinding-assistenten passiert ziemlich abrupt, der reißt regelrecht an der Lenkung.

Das Infotainment-System hat Iveco ebenfalls überarbeitet und Apple CarPlay sowie Android Auto integriert. Die automatische Kopplung mit dem Smartphone – in dem Fall einem iPhone – klappt nicht immer. Trotz Hinterlegung im Speicher musste man die Verbindung immer wieder manuell herstellen.

Kommen wir zum erfreulichen Punkt Antriebsstrang. Während andere Hersteller ihre 3,5-Tonner mit um die zwei Liter Hubraum ins Rennen schicken, schenkt Iveco gut ein: mit drei Litern. Die Kombination mit der

Iveco Daily 35S18 HA 8V

Testfahrzeugpreis: 47.265 Euro
 V6/2.998 ccm³ | 176 PS/(129 kW)
 430 Nm ab 1.600/min | 160 km/h
 automatisiertes 8-Gang-Getriebe
 Heckantrieb
 Maße: 5.718 x 2.052 x 2.645 mm
 Radstand: 3.520 mm
 Lader: 3.113 x 1.740 x 1.900 mm
 Ladevolumen: 10,8 m³
 Höhe Heckladekante: 680 mm
 zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg
 Leergewicht: 2.223 kg
 Nutzlast: 1.277 kg
 Anhängelast: 3.500 kg
 Verbrauch Testrunde: 9,2 l/100 km
 AdBlue: 0,25 l/100 km
 Service: bis zu 50.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

im Testwagen installierten ZF-Achtgang-Automatik passt nahezu perfekt. Einzig, wenn man abbremst und gleich wieder beschleunigt, braucht das Räderwerk eine Sekunde, um sich zu sortieren. Ansonsten steht passend zur Verkehrs- und Beladesituation immer der richtige Gang zur Verfügung.

Schaltwechsel passieren schnell und ohne merkliche Zugkraftunterbrechung. Wer Angst hat, mehr Hubraum würde mehr Verbrauch bedeuten, kann beruhigt werden. Wer vernünftig mit dem Gaspedal umgeht – und wir sprechen jetzt nicht davon,



1 Die verschiedenen Displays sind gut ablesbar und farblich aufeinander abgestimmt ... **2** ... neben verschiedenen Layouts kann der Fahrer zahlreiche Informationen unter anderem zu Service und Verbräuchen einblenden lassen.



ein Verkehrshindernis zu sein –, schafft den einstelligen Bereich. Konkret waren es auf den gut 2.000 Kilometern im Test im Mittel 9,2 Liter auf 100 Kilometer. Dass Iveco den WLTP-Verbrauch nirgends auf der Homepage angibt, irritiert 2026.

Wohlfühlfaktor

Als Fahrer fühlt man sich im Iveco wohl: Die Sitze sind bequem, alle wichtigen Bedienelemente sind in Reichweite, die Anzeigen gut ablesbar, der Touchscreen lässt sich leidlich gut bedienen und wichtige Funktionen sind in Schnellwahl-Menüs hinterlegt. Schön sind außerdem zahlreiche USB-A- und USB-C-Anschlüsse. Was fehlt, ist eine serienmäßige induktive Ladestation fürs Smartphone.

Obwohl der Testwagen über das optionale Lärmschutzpaket verfügt, wird es ab 120 km/h relativ laut. Die „Komfort-Geräuschdämmung“ ist demnach Pflicht! Ein wenig nervig war, dass der unbesetzte Beifahrersitz permanent ein leichtes Klappergeräusch von sich gibt. Woher es kam, konnten wir nicht ergründen. Schön wäre auch, wenn die Klimaanlage etwas konstanter regeln würde.

Auf jeden Fall gibt es im Innenraum des neuen Daily ausreichend Platz und Ablagen. Riesig auch die Staubbox unter den beiden klappbaren Sitzflächen der Beifahrersitze. Zahlreiche Fächer für Kleinkram finden sich in der Mittelkonsole und über dem Armaturenbrett. An Platz für Dosen oder Kaffeebecher haben die Interieur-Designer auch gedacht. Und selbst große PET-Flaschen passen problemlos in die großzügigen Türtaschen.

Unbedingt empfehlenswert: Keyless-Go. Denn der Daily hat die Angelegenheit, schon nach wenigen Sekunden die Türen zu verriegeln – da reicht es, die Hecktüre zu schließen und zur Seitentüre zu gehen. Klack, und zu ist sie. Wer dann wieder umständlich den Schlüssel suchen muss, um zu entriegeln, hat verloren. Was uns gut gefallen hat, war die Laderaumauskleidung. Die ist sehr sauber gearbeitet und schützt das empfindliche Blech vor Beschädigungen. Weniger gut sind die zwar stabilen, aber kaum bewegbaren sechs Zurrpunkte im Laderaumboden. Ohne Zange oder Schraubenzieher lassen die sich weder hochklappen noch drehen.

Weil wir öfter bei schlechtem Wetter unterwegs waren, fiel eine Macke des Scheibenwischers auf: Iveco verwendet drei Spritzdüsen auf der Motorhaube statt in die Wischerarme integrierte Düsen. Der Strahl trifft je nach Geschwindigkeit irgendwo die Scheibe. Das Reinigungsergebnis ist mäßig.

Gerhard Grünig

Erstaunlich, dass Nfz-Hersteller nach wie vor **nicht** den WLTP-Verbrauch **ausweisen** müssen.