

Iveco Daily Tourys 4100 L

# Ein Hauch von Luxus

Mit dem Daily Tourys will Iveco im Minibussegment punkten. Um hier schneller zum Erfolg zu kommen, bieten die Italiener auch eine hochwertige Ausstattungsvariante an. Und: Der Reisemini kann sich sehen lassen.

Der erste Eindruck zählt bekanntermaßen. Und für diesen habe die Italiener bei ihrem Reisemini einiges getan. Um das Ergebnis vorwegzunehmen: Man kann sich an Bord des Iveco Daily Tourys 4100 L wohl fühlen. Denn in dieser Variante kann durchaus von gehobener Fahrzeugklasse gesprochen werden. Zumindest wenn man diesen Daily mit Minibussen anderer Hersteller vergleicht, die ebenfalls noch aus der Serienproduktion stammen und nicht handgeschmiedet sind. Sicher, Veredler und Tuner können mehr, viel mehr aus Kleinbussen herausholen. Aber der Daily Tourys soll sich ja noch im Rahmen eines bezahlbaren Fahrzeuges bewegen. Eines sei zudem vorweggeschickt: Der Tourys kam unbeladen zu uns. Damit hatten wir keine Möglichkeit zu einer sinnvollen Verbrauchsfahrt und einer Überprüfung seines Fahrverhaltens auf der Straße bzw. bei Steigungen.

Wenn es interessiert: Nur mit Fahrer und Beifahrer besetzt, kamen auf unserer „Testtour“ durchs Ahrtal, über die Eifel bis nach Cochem an die Mosel und über A48/A61 zurück auf 13,5 l/100 km zustande. Auf dem 9-prozentigen Anstieg bei Eifelörtchen Barweiler stieg der Momentanverbrauch auf bis zu 25,1 l (bei 1 700 min<sup>-1</sup>) – wohl gemerkt der Wagen war nahezu leer. Den Daily gibt es nun mehr in der dritten Generation. Letztmalig kräftig modernisiert wurde er 2014. Interessant ist seine nunmehr sehr bullig wirkende Frontpartie. Als Kleinbus kann man ihn in Europa als Überland-, Stadt- und Schulbus sowie als Reisevariante kaufen. Letztere nennt sich dann Tourys und wir hatten den Iveco Daily Tourys 4100 L mit 125 kW/170 PS zu Besuch. L bedeutet langer Überhang – 2 407 statt 2 012 mm.

## Der 3-l-Dieselmotor leistet 125 kW

Die 4100 stehen wiederum für 4 100 mm Radstand. Motorisiert war der Minibus mit einem 3-l-Dieselmotor. Alternative wäre ein mit Erdgas befeuertes Triebwerk. Die Motoren sind in den Busmodellen

Designsprache, erkennbar z. B. an den Scheinwerfern und der verbesserte Fahrerarbeitsplatz mit seinem neuen Armaturenbrett. Über die ganze Breite des Instrumententrägers, aber besonders vor dem Reiseleiterplatz befinden sich einige gute neue Ablage- und Verstaumöglichkeiten. Ein bisschen „Chrom“ wertete das Cockpit auf. So ist die Schaltknaufplatte mit dem eingravierten Schaltschema aus chromfarbendem Kunststoff. Entsprechend



▲ Die 19 Sitze sind mit Veloursleder bezogen Fotos: Sanne

leistungsbegrenzt und regeln bei 100 km/h ab. Die Euro-6-Norm wird via AdBlue (25-l-Tank) und gekühlter Abgasrückführung erreicht. Überarbeitet wurden im Vergleich zur älteren Generation die Fahrgasttür, Klimaanlage und Gepäckablage. Der Zugang in den Fahrgastraum erfolgt über eine einflügelige Außenschwingtür (B/H: 647/2 020 mm). Die Trittstufen werden mittels LED-Lampen beleuchtet. Auffälliger ist natürlich die elegantere

sind die äußeren Ringe an den Drehschalter der Klimatisierung gehalten. Das Staufach in der Standardfahrrtür, wie sie auch die Transportermodelle besitzen, ist groß genug, um volumige Flaschen aufzunehmen. Sie lässt sich im unteren Teil noch einmal separat aufklappen. Direkt unter dem Fahrersitz hinter einer Klappe sind auch der Plus- und Minuspol zu finden, falls die Batterie einmal überbrückt werden muss.

**Daily Euro 6 Konzept & Motoren**

Konzept				Motor FIC 3 I			
Radstand	3 250	4 100	4 100 L	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	2 998	2 998	2 998
Länge (mm)	5 920	7 130	7 500	Leistung/PS)	107/146	125/170	100/136
Höhe H2 (mm)	1 900	1 900	1 900	Max. Drehmoment (Nm)	350	400	350
Höhe H3 (mm)	2 100	2 100	2 100	Turbolader	Wastegate	variable Geometrie	Wastegate
Zul. GG (t)	3,3 x 5,2	3,5 x 7	3,5 x 7				
Sitzplätze	16	19 + 1	22 + 1	Kraftstoff	Diesel	Diesel	CNG

Hinzu kommt noch das umgestaltete und in diesem Fall auch hochwertige Interieur. Bestuhlt ist das Fahrzeug mit einer Doppelsitz- und einer Einzelsitzreihe. Den Abschluss bildet eine

Der Tourys besitzt darüber hinaus neue Boden und Deckenverkleidung, LED-Leuchten und individuell einstellbare Lüftungsschlitze. Durchgehende Gepäckablagen auf beiden Seiten

bieten einen gewissen Stauraum für Mäntel und Jacken. Der Gangboden ist mit einer an Laminat erinnernden Klebefolie ausgekleidet. Die hintere Bank sitzt auf einem leicht erhöhten Podest. Das Ganze macht einen recht ansprechenden Eindruck. Allerdings wer auf's Detail achtet, muss in der B-Note leider einige Punkte abziehen. Abzüge

nenswert ist Folgendes: Die Frontscheibe hat an Volumen gewonnen. Das Lenkrad wurde dagegen kleiner. ESP ist Serie und wer mag, der kann den Wagen auch mit Spurhaltessistenten (LDWS, Lane-Departure-Warning-System) bekommen. Als zusätzliche Bremse verfügt der Daily über einen Telma-Retarder – auch dieser ist eine Option. Er sitzt rechts neben dem Lenkrad im Armaturenbrett. Diesem



▲ Durchgehende Gepäckablagen auf beiden Seiten bieten Stauraum für Jacken

zudem eine zweiflügelige Hecktür, die sich bis auf 260 Grad öffnen lässt. Nettes Detail: Der Kofferraumboden ist ebenfalls mit laminatähnlichem Kunststoff ausgeklebt. Geschaltet wird bei unserem Modell über ein manuelles Sechsgangschaltgetriebe. Es gibt den Wagen jetzt allerdings auch mit einem vollautomatischen 8-Gang-Wandlergetriebe (Hi-Matic) von ZF. Hi-Matic gilt als sehr komfortabel: Schaltzeiten von 200 ms erlauben Schaltvorgänge ohne spürbare Zugkraftunterbrechung. Ein neues Radsatzkonzept des Getriebes mit vier Planetenradsätzen und nur fünf Schaltelementen minimiert – laut Iveco – neben dem Gewicht die Schleppverluste und erhöht so den Getriebewirkungsgrad. Weil der Triebstrang geschont wird, fallen dementsprechend die Wartungskosten auch geringer aus.

DS ■



▲ Etwas Glanz in die „Hütte“ bringen Chromimitate am Armaturenbrett

Viererbänke. Die Sitzlehnen sind verstellbar und das Gestühl ist in einem schicken Zweitonbezug gekleidet. Dass der Fahrersitz ebenso wie die Fahrgastsitze bezogen ist, bedeutet bei Iveco schon gehobene Ausstattung, sprich das fällt unter Extras. Gleiches gilt für den Einsatz von Veloursleder. Gefaltete Gardinen schmücken die getönten Fenster im Fahrgastraum. Eine große Dachluke lässt viel Licht in den Gang und dient zugleich im Notfall als Fluchtweg.

gab es z. B. dafür, dass die Kunststoffverschalung der Sitzbeine gut erkennbar mit der Hand und leider mehr schlecht als recht zurechtgeschnitten wurde. Wenn es dann auch noch in der A-Säule störend knarzt und im Heck eine Schraube hörbar gegen Blech klappert – sei es, weil man vergessen hat sie anzuziehen oder sie sich im bisherigen Fahrbetrieb gelockert hat – ist das schon ärgerlich. Noch erwäh-

**Das Interieur gewinnt an Eleganz**

Iveco Daily Tourys spendierten die Italiener ein sogenanntes Busheck, dessen Klappe ein Gepäckraum mit bis zu 2,5 m<sup>3</sup> Volumen verschließt. Das entspricht laut Iveco einem Plus von 30 % gegenüber den Vorgängern. Wenn es sich um ein Auto mit einer 19er-Bestuhlung und abgesenktem Kofferraum sowie langem Überhang handelt. Ansonsten reden wir hier von 1,2 m<sup>3</sup> Volumen. Und Standard ist

