

13 Tonnen SCHWERMETALL



Wo für die meisten Geländewagen der Spaß zu Ende ist, fängt für die Arbeitstiere Iveco Daily 4x4 und Unimog U20 der Alltag an. Unser Geländetest der beiden ist eine echte Gratwanderung – zwischen hartem Arbeitseinsatz und Lkw-Geländevergnügen.

Der aus dem Iveco Massif bekannte 4-Zylinder-Common-Rail-Diesel, der auch im Daily 4x4 ohne Abänderung zum Einsatz kommt, schiebt sich – reduziert – in höchsten Drehzahlen durch die tiefe braune Brühe. Während der U20-Treiber am Rande des Geschehens fast neiderfüllt das Wer-

keln des Turiners verfolgt. Wir haben uns – das muss man zugeben – bei der Bestellung der Fahrzeuge etwas verschätzt. Zwar werden die beiden Kandidaten sowohl von Mercedes als auch von Iveco als Multifunktionsgeräte beworben, die Unterschiede zwischen ihnen sind dann aber doch

viel größer, als man zunächst erwartet, und zeigen, dass die zwei nicht in der gleichen Liga spielen. Das beginnt schon beim Leergewicht: 2,5 Tonnen zeigt die Waage beim Iveco, mit 5,5 Tonnen tritt der U20 an. (Beide Fahrzeuge sind mit hydraulisch-kippbarer Pritsche ausgestattet). Der U20



schöpft 150 PS aus 4250 Kubik (OM 904 LA), dem Iveco stehen 174 Pferde aus dem 3-Liter-Triebwerk zur Verfügung. Klare Aussage sollte man meinen, Hubraum



ist durch nichts zu ersetzen. Aber weit gefehlt! Während der kommunale Geräteträger – so die interne U20-Bezeichnung – ein extrem schmales Drehzahlband zur

Verfügung stellt, schreit der Daily geradezu nach mehr. Das heißt im Klartext, dass der U20 bei 2500 Kurbelwellenumdrehungen bereits die nächste Gangstufe

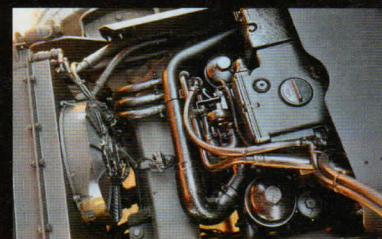
AUTOS IN DIESEM TEST

Unimog U20, 150 PS, Preis 121.380 Euro

Iveco Daily 4x4, 176 PS, Preis 80.904 Euro



Powermaschine: Extrem antritt- und drehmomentstarker 3-Liter-Diesel.



Mächtiger Motor: Leider enttäuscht der 4,25-Liter mit geringem Drehzahlband.



Begrenzer: Das unterflur montierte Reserve Rad begrenzt die Bodenfreiheit.



Schwachstelle: Exponiertes Lenkgetriebe am U20 – nichts für harte Touren!



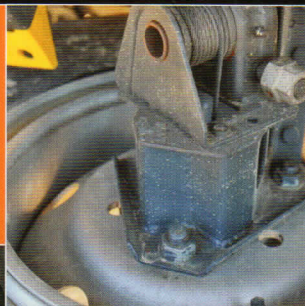
Arbeits-tier: Für harten Gelände-betrieb eignet sich der U20 nur bedingt. Er ist vorwiegend auf kommunalen Einsatz ausgerichtet.



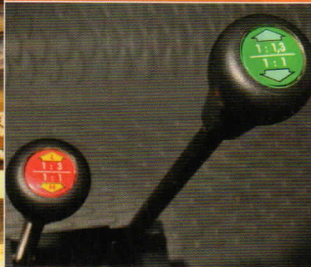
Kein Pardon: Der Iveco ist eine gelungene Mischung aus Arbeitstier und Geländespaßgerät – mehr geht in dieser Klasse nicht!



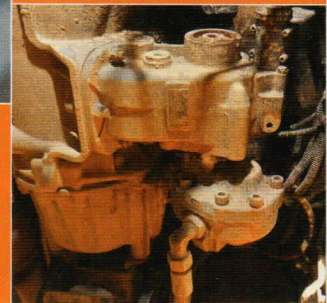
Schaltzentrale: Insgesamt stehen dem Daily-Driver 24 Gänge zur Verfügung. Zwei Reduktionsstufen sorgen fürs nötige Vorwärtskommen – auch in unwegsamem Gelände. Im Notfall gibt's 3 Achssperren.



Nebenantrieb: Das speziell von ZF entwickelte Getriebe verfügt zusätzlich über einen mechanischen Nebenantrieb – bei unserem Testfahrzeug für den Hydraulikstempel der Ladefläche zuständig.



Schöne Lösung: Das Reserve- rad wird händisch per Mini- Winch abgelassen. Leider begrenzt die Lage des Ersatz- Pneus die enorme Boden- freiheit des Daily 4x4.



Extrem bequem: Trotz Blattfederfahrwerk bietet der Daily 4x4 einen erstaunlichen Fahrkomfort.

verlangt, während sich der Italiener bereitwillig in die Höhe „treten“ lässt – erst bei 4500 Umdrehungen ist Schluss!

VOM SCHALTEN UND WALTEN

Rein ins Cockpit und los. Beim Daily kein Problem. Im Innenraum geht's zu wie im Pkw, Schalter und Bedieneinheiten sind gleich. Im U20 sieht die Sache schon ganz anders aus. Nicht umsonst geben uns die Herren von Henne Unimog in München eine kurze Einweisung. In der Mittelkonsole sitzt eine Schaltwippe. Mit dieser wählt man – konträr zu einem herkömmlichen Getriebe – zuerst den Gang vor, danach wird durch Treten der Kupplung die vorgeählte Gangstufe aktiviert. Nicht wirklich ein Problem, doch dauert es schon ein paar Kilometer, bis man diesen Ablauf verinnerlicht hat. Profis fahren unbeladen im Dritten an, dann wird das Schalt-

prozedere nicht – wie bei uns – zur nervigen Tortur.

ERST ARBEIT, DANN VERGNÜGEN

Die Anfahrt zum Testgelände in Langenthalheim – für uns rund 150 Kilometer – offenbart bereits die ersten, tiefen Einblicke in die Funktionsweise und die Philosophie der beiden Vergleichskandidaten. Beide Fahrzeuge bedürfen des „großen Dreier-Führerscheins“ und eines Fahrten-schreibers. Beim Iveco stehen 5,5 Tonnen in den Papieren, der U20 läuft als 7,5-Tonner. Dadurch liegt das zwangsweise vorgeschriebene Tempo bei 80 km/h. Während sich der Daily bis zum Erreichen der Top-Speed-Marke flüssig wie ein Geländewagen fahren lässt, muss sich der Unimog-Pilot an den klassischen Lkw-Fahrstil anpassen. Das bereits erwähnte, schmale Drehzahlband des U20 prädestiniert ihn nicht gerade

zum Reisemobil. Ivecos-4x4-Laster gibt sich drehzahltechnisch deutlich frischer. Auch in puncto Fahrkomfort hat der Italo-Laster die Nase vorn. Trotz der Tatsache, dass die Iveco-Mannen vorn wie hinten ganz traditionell Blattfedern zum Einsatz bringen, federt der Daily auch onroad begeisternd alle Unebenheiten beiseite. Warum? Die dreilagigen Parabelfedern sind nach dem SOA-Prinzip (spring over axle) montiert und sorgen somit für erheblich besseres Ansprechverhalten als bei der klassischen Bauweise unter der Achse. Im U20 kommen Schraubenfedern zum Einsatz – deren Wicklungen sind allerdings so dick wie Kinderarme – ein Federkomfort möchte sich nicht wirklich einstellen. Zum Glück gibt's serienmäßig den luftgefederten Fahrersitz, der zumindest für den Piloten den Straßeneinsatz

erträglich macht, Beifahrer bekommen die Härte ungefiltert in die Wirbelsäule gejagt.

DIE STUNDE DER WAHRHEIT

Endlich verlassen wir das Asphaltband, rollen die ersten Meter ins Testgelände und freuen uns auf eine kernige Offroadpartie. Die Bodenfreiheit der beiden ist enorm, der U20 rollt auf Rädern der Größe 335/80 R20, beim Italiener sind 255/100 R16 montiert. Bereits die unterschiedlichen Profile zeigen deutlich, wohin die Reise geht. Der Unimog kommt mit klassischer, relativ fein profilierter Lkw-Bereifung, während man dem Daily grobes Michelin-XCL-Schuhwerk aufgezogen hat. Trotz alledem spielen die Pneus eine eher untergeordnete Rolle, da beide Fahrzeuge über jeweils eine Mitteldifferenzialsperre und sperrbare Achsen verfügen – im Falle des U20 sind

IVECO DAILY 4X4



Niemals verlegen: Die Leistung des 3-Liter-Diesels ist eine Wucht! Das Parabelfederfahrwerk des Daily ist auch für extreme Einsätze gerüstet.

UNIMOG U20



Nicht flexibel: Das harte Schraubenfederfahrwerk des U20 verschränkt kaum – Tribut an die eher kommunale Ausrichtung des Geräteträgers.

++Die harte Tour: Daily 4x4 / Unimog U20++

die hintere und die Mitteldiffspere serienmäßig, eine sperrbare Vorderachse ist aufpreispflichtig. Beim Daily 4x4 ist bereits alles im Basispreis inbegriffen.

KEINE ÜBERRASCHUNG

Extreme Verschränkungen sind nicht die Paradedisziplin der beiden Arbeiter. Weder das Parabelfahrwerk des Iveco noch das schraubengefederte Pendant des Unimogs sind für solche Offroadspielereien geschaffen. Zwar suggeriert der Daily in dieser Sektion etwas mehr Agilität, was jedoch an seinem wesentlich niedrigeren Gewicht und an der Motorcharakteristik liegt. Glauben Sie nicht? Doch, das kraftvolle Triebwerk katapultiert den Daily gewissermaßen über die Verschränkungspassagen, sodass der Eindruck entsteht, er meistere diese Sektion um einiges gelassener. Der U20-Fahrer kämpft indessen eher mit der Wippschaltung, dem Vorsortieren der mit deutlicher Verzögerung einrastenden Gänge und mit dem geringen Drehzahlband, das der OM 904 zur Verfügung stellt.

In steilen Passagen und winkligen Auffahrten wendet sich das Blatt zugunsten des Unimog. Gewaltige 610 Newtonmeter schickt der Motor bei gerade mal 1200 Touren an die Kardanwellen. Beim Daily sind es deren 400 bei 1250 Umdrehungen. Die Länge der beiden Fahrzeuge differiert um gerade mal 15 Millimeter zugunsten des Daily, wobei der Radstand beim U20 mehr als 30 Zentimeter weniger misst als beim Italiener.

Auch die Einbaulage der Triebwerke spielt hier eine entscheidende Rolle. Während beim Iveco der Motor hoch über der Vorderachse sitzt, hat der U20 ein weit hinter der Vorderachse und sehr niedrig sitzendes Aggregat – das bringt in dieser Sektion einen enormen Vorteil.

Während man im Daily 4x4 in solchen Situationen – in Steilhängen, aber auch in tiefen, schlammigen Passagen – gerne zur Untersetzung greift, weil sich sonst früher oder später die Kupplung in Rauch auflösen droht, ist der U20 bereits in den Straßengängen so kurz übersetzt, dass man sich die Reduktion getrost sparen kann.

ZWEI WIE FEUER UND WASSER

Wie bereits zu Beginn erwähnt haben wir uns bei der Auswahl der beiden Kandidaten vom Nimbus des Unimog in die Irre führen lassen. Der U20 wird als kommunaler Multifunktions-Geräteträger angepriesen – diese Funktion erfüllt er bestens. Wer ernsthaft ins Gelände möchte, sollte sich aber auf jeden Fall um die hoch geländegängige Baureihe U 3000-5000 bemühen, die über einen Zugschaltallrad und extreme Achsverkehrung verfügt.

Ivecos Daily hingegen ist ein streiner Geländegänger, die absolute Top-Basis für ein Fernreisegerät, alles Nötige ist bereits serienmäßig an Bord. Im Arbeitseinsatz ist er jedoch bei Weitem nicht so funktionell und so gut ausgestattet wie der Unimog U20.

n | T | Jörg Kübler | F | Uwe Fischer



Technik Messwerte Kosten

	Iveco Daily 4x4	Unimog U20
MOTOR / GETRIEBE		
Prinzip/Zylinder-Bauart/Einbaulage	Diesel/4-R/Turbo/LLK	Diesel/4-R/Turbo/LLK
Verdichtung/Aufladung/LLK	18,0:1/1x/1x	17,4:1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	2.998/95,8 x 104	4.250/102 x 130
Leistung	130 (176)/3.200-3.500	110 (150)/2.200
Drehmoment	400/1.250-3.000	610/1.200-1.600
Gemischaufladung/Schadstoffklasse	Common-Rail-DI/EU4 (DPF)	Common-Rail-DI/EU4 (DPF)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe	8-Gang-Schaltgetriebe
KAROSSERIE / FAHRWERK		
Fahrzeugaufbau	Leiterrahmen, aufgeschr. Karosserie, 2 Türen, 3 Sitze	Leiterrahmen, aufgeschr. Karosserie, 2 Türen, 3 Sitze
Radführung	vorn	Starrachse an Parabelfedern, Gasdruckdämpfer
	hinten	Starrachse an Parabelfedern, Gasdruckdämpfer
Bremsanlage	vorn	ABS (abschaltbar) massive Scheiben
	hinten	Trommelbremse Scheiben
Lenkung	Servolenkung	Servolenkung
Wendekreis	13,20 m	12,6 m
Räder	Felgen; Reifen (Testwagen)	20 Zoll; 335/80 R20 Michelin XCL
MESSWERTE / GEWICHTE / ABMESSUNGEN		
Höchstgeschwindigkeit	89 km/h	89
OFF ROAD-Testverbrauch	11,6 L/100 km	15,7
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	2.490/5.500
max. Anhängelast	3.500	11.200-18.000 kg
L/B/H	4.921/2.056/2.580 mm	4.935/2.150/2.720 mm
Radstand	3.050 mm	2.700 mm
Spur v/h	1.720/1.720 mm	1.768/1.768 mm
Tankinhalt	90 Liter	145 Liter
PREISE*/AUSSTATTUNG		
Basispreis (Fahrgestell)	70.470 €	75.570 €
Testwagenpreis	80.904 €	121.380 €

UNIMOG TECHNIK

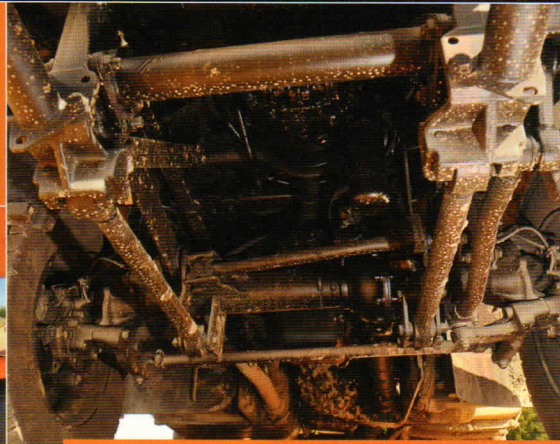
Ungewohnt: Die Schaltreihenfolge beim U20 ist anders. Erst wird der Gang vorgewählt, dann per Kupplung eingelegt. Alleine das Instrumentarium im Cockpit zeigt deutlich, dass der U20 eher für kommunale Zwecke eingesetzt wird.



Einzug der Moderne: Was im Pkw-Bereich seit geraumer Zeit Usus ist, macht auch vor Nutzfahrzeugen nicht halt. BlueTec Harnstoffeinspritzung zur Reduktion der Stickoxide.



Kipp-Zugang: Wie bei großen Lkw kommt man beim U20 durch Abkippen der Fahrerkabine an die Motor- und Getriebeeinheit.



Ultrastabil: Mächtiger Leiterrahmen, massive Schubstreben, Portalachsen – robust bis in alle Ewigkeit.

