



Uuden Dailyn keulan muoto tekee selvän pesäeron entiseen malliin. Kylkipeltien pökkauksia pyöristettiin ja helmoihin lisättiin koko auton kiertävä muovitus. Se on vakiona kaikissa umpimalleissa. Kaikki uudistukset eivät kuitenkaan vieneet Dailya parempaan suuntaan. Umpi- ja alle 3,5 t alustamallien sivupeilien kokoa pienennettiin paremman ilmanvastuksen ja polttoainetalouden saavuttamiseksi. Kuorma-autoksi rekisteröivät alustamallit toimitetaan yhä entisillä norsunkorvilla.

Suurikokoisten pakettiautojen kummisetä Iveco Daily uudistui keula-ilmeltään ja ohjaamoltaan. Kyse ei ole pelkästä pintaremontista vaan myös akselivälejä ja tavaratiloja kasvatettiin. Konepuoli on päivitetty ja ajettavuutta parannettu uuden etuakseliston avuin. Parhaimmillaan umpikylki-Dailyn tavaratilaan sopii lähes 20 m³ kuormaa.

Uusi Daily haastaa ominaisuuksillaan myyntitilastojen kärkeä pitävän M-B Sprinterin. Ensimmäinen Daily-sukupolvi esiteltiin yleisölle vuonna 1978 ja toinen vuonna 1999. Viimeisimmät päivitykset tehtiin vuosina 2008 ja 2011. Nyt markkinoille tuotava mallisto edustaa kolmatta Daily-sukupolvea.

Uuden Dailyn perustukset nojaavat entisiin ratkaisuihin. Kori- ja alustarakenteet yhdistyvät erillisen teräsrungon avulla, voimanlähteet ovat oman talon valmisteita ja vetotapana taka- tai neliveto. Valmistaja nimeää Dailyn suunnittelun lähtökohdiksi ajettavuuden, päästöjen pienentämisen ja tuottavuuden parantamisen.



Dailyn uusi ohjaamon on entistä avarampi tiloiltaan. Ohjauspyörä on nyt pienempi ja loivemmassa kulmassa. Säilytystiloja lisättiin kaikkiin mahdollisiin paikkoihin. Lisäksi lisättiin kuljettajan istuimen säätömahdollisuuksia. Keskipaikan selkänojasta kääntyy asiallinen työtaso. Sen päällinen sopii taitettavien kiinnikkeiden ansiosta ratin päälle kirjoituslupaksi. Lämmitys- / Ilmastointilaitteen säätimet näyttävät asiallisilta mutta jättävät käytössä halvan vaikutelman.

Lupauksille tarjotaan katetta uudelleen suunnitellun etuakseliston, päivitettyjen moottoreiden ja pienentyneen ilmanvastuksen sekä suurentuneiden tilojen nimissä.

VALINNANVARAA

Uuden Dailyn mallistovalikoima pysyy entisellään. Aluksi markkinoille tuodaan takavetoiset umpi- ja alustamallit paketti- tai kuorma-autoina. Neliveto-, miehistönkuljetus- ja bussimallit esitellään myöhemmin.

Kokonaispainoluokat saivat uusia luokkia. Vaihtoehtoja on nyt 3,3 tonnista 7 tonniin.

Umpipakettiautoja on tarjolla viitenä eri pituutena (5,0 m – 7,5 m), kolmella eri akselivälillä (3,0 m – 4,1 m) ja korkeudella (1,54 m – 2,1 m). Autojen kokonaispituudet ovat kasvaneet. Tavaratilavaihtoehtoja on yhdeksän 7,3 kuutiosta 19,6 kuutioon. Uusina kuormatilavaihtoehtoina tuodaan 10,8-, 18- ja 19,6 kuution mallit.

Lähes 20 kuution tavaratila ja parhaimmillaan 4,7 tonnin kantavuus nostaa asiakkaiden kiinnostusta peltikylkiautojen saralla.



Rahtitilan muoto on yhä holvimainen. Sen kohdalla keskityttiin tilan kasvattamiseen. Sitä on haettu mm. kylkien pystypalkkeja kaventamalla.

Uusia kokonaispainolukkia varten kehitettiin uusi Quad-Tor etuakselivaihtoehto. Sen kantavuus on 3,5 – 5 t kokonaispainoissa 2 100 kg ja yli 5-tonnisissa 2 500 kg.

Moottoripuoli päivitettiin . Alle 3,5 tonnin kokonaispainoon on tarjolla 2,3- ja 3,0 –litraiset dieselit. Pienempää konetta tarjotaan kolmena eri tehoversiona välillä 106 – 146 hv (270 – 350 Nm) ja suurempaa kuutena versiona, viidessä eri teholuokassa 136 – 205 hv (350 - 470 Nm). Pienitehoisin eli 136 hv versio kolmilitraisesta koneesta polttaa maakaasua.

Vakiovaihteistona on 6-lovinen manuaali, robotin saa lisähinnasta. Vaihteistovalikoimaa tullaan myöhemmin täydentämään 8-vaihteisella automaattilaatikolla.

Uuden mallin kerrotaan olevan 5,5 prosenttia entistä polttoainetaloudellisempi. Se saavutetaan parantuneen ilmanvastuksen, kojelautaan tuodun Eco-katkaisijan (laskee moottoritehoa 10 %), vähäkitkaisten renkaiden sekä viskositeetiltään liukkaamman öljyn avuin.

TOIMIVA KULJETTAJAYMPÄRISTÖ

Kuljettajamukavuuden kannalta tärkeimmät uudistukset kohdistuvat ohjaamoon. 4 cm entistä korkeampi tuulilasi on kaivattu uudistus. Nyt autosta näkee korkealle sijoitetut liikennevalot kyykistelemättä. Ikkunapinta-alan lisääminen pienensi otsahyllyn puoleen entisestään. Pienentyneen hyllyn ja 15 mm matalamman istuinkorkeuden ansiosta läpikuljettava ohjaamo tuntuu nyt entistä avarammalta.

Kuljettajan istuimen säätöjä on lisätty ja mukavuutta parannettu.



Ohjauspyörä on yhä vain syvyyssuunnassa säädettävissä. Hyvän ajoasennon löytäminen ei tuota tuskaa sillä ohjauspylvään kulmaa on loivennettu 7 –asteella ja ratin halkaisijaa pienennetty 2 senttimetrillä.

Konttoriin on tuotu uusia säilytystilaratkaisuja. Kojelaudan päällinen on koko matkalta avattavissa. Kansien alta paljastuvat kelpo tilat tavaroiden säilyttämiseen. Mukitelineet uusittiin ja erilaisia lokeroita lisättiin moniin kohtiin. Apumiehen istuimen alta paljastuu suurikokoinen säilytystila ja keskipenkin selkänojasta taittuu työtaso. Sen erillinen kansi sopii ratin kehään kiinnitettäväksi kirjoitusaluslaskaksi. Lisähinnasta kojelautaan on saatavilla merkkikohtainen navigaattori.

Yksikköpyörillä varustettujen mallien takajousitusgeometria uudistettiin. Sen ansiosta lastauskorkeus on nyt 55 mm entistä matalammalla.

Rahtitilan lastausaukot ovat mittojensa sekä muotojensa osalta liki pitäen ennallaan. Rahtitilan pystypalkkeja kavennettiin lisätilan saavuttamiseksi. Valaistus on yhä kahden hehkulankapolttimon varassa. Julkaisutilaisuudessa totesimme suunnittelutiimin edustajalle rahtitilan valaistuksen riittämättömäksi Pohjolan pimeyteen.

Esittelyn yhteydessä aukesi mahdollisuus usean mallin lyhyeen koeajoon. Liikkeelle lähdettiin 12 -kuutioisella, 3,5 tonnin kokonaispainoon lastatulla umpikylkiautolla. Sen koneena oli teholtaan 146 hv mylly ja vaihteistona, kuten kaikissa nyt koeajetuissa autoissa 6-vaihteinen manuaali.

Ensimetrit mutkaisilla teillä paljastivat ohjaamoon ja etuakselistoon tehtyjen muutosten edut. Daily on sisämelultaan hiljaisempi ja kohentunut etunäkyvyys on suuri parannus entiseen.

Ohjauksen tehostusta on lisätty. Se keskittää asiallisesti, tarjoten hyvän tuntuman kautta linjan. Uudelleen suunniteltu etujousitus ottaa töyssyt ja montut nöyrästi vastaan.



Uudelleen suunniteltu etuakseli tekee kunnia entisaikojen insinööriyölle. Alle 3,5 t kokonaispainon autoissa etupyörät tuetaan nyt kahden kolmiotukivarren avulla ja jousitus hoituu poikittain sijoitetun parabeli-jousen sekä teleskooppi-iskunvaimentimen voimin. Uuden akseliston myötä Dailyn kääntöympyrän halkaisijan ilmoitetaan olevan pienimmillään 11,9 metriä.

Moottoritietapin ajokiksi valikoitui eurooppalaisten Fleet-asiakkaiden suosima 10,8 m³ tavaratilallinen malli, sillä erolla että auton kulusta vastasi pienitehoisimman koneen(106 hv) asemesta toiseksi pienitehoisin eli 126 hv versio 2,3 litran koneesta. Ohjaamovarustus oli tehdasvakio ilman mitään lisävarusteita, kuten ilmastointia tms.

Moottoritielle, navakassa vastatuulella siirryttäessä auton kiihtyvyys ei liiemmälti sävyyttänyt. Koneen tehot riittivät mainiosti sallitun 130 km/h nopeuden säilyttämiseen. Suomessa pakettiautolle sallitun 100 km/h nopeuden puitteissa 126 hv mylly tarjoaa kelvollisen suorituskyvyn.

Ohjaustuntuma säilyi hyvänä kovassakin nopeudessa. Huomionarvoinen seikka liittyy auton ajovakauteen. Se on parantunut merkittävästi entiseen verrattuna. Dailyn kulku oli riepottelevasta tuulesta huolimatta vakaata.

Kolmas etappi ajettiin tavallisella kantatiellä, 5 tonnin kokonaispainoon lastatulla avolavamallilla 170 hv moottori, suurempi massa ja paripyörät helpottavat ajettavuutta entisestään. Kuormattuna auto selvittää töyssyt kelvollisesti.

Viimeisen etapin autona oli 3,5 tonniin lastattu, 12 m³ umpikylki, 146 hv koneella ja tiepohjana oli mukulakivi. Mukulakivetys ei täristänyt ohjausta tai tuonut uusia piirteitä Dailyn käyttäytymiseen.



Uusi ja vanha vierekkäin. Tuulilasi on nyt korkeampi ja loivemmassa kulmassa. Tähän mennessä Iveco on toimittanut kaikkiaan 2,6 –miljoonaa Dailya.

Uudet päivitykset tuovat Dailyn ajettavuuden ja jousituksen tähän päivään. Nopean tutustumisjakson perusteella moitteiden sanat jäivät pienentyneitä sivupeilejä lukuun ottamatta vähemmistöön.

KOKONAISUUDESTA

Daily on arkikäyttöön tehty ammattityökalu ilman turhia koristuksia. Uusi malli on helposti tunnistettavissa uudelleen muotoilusta merkki-ilmeestään. Silmämääräisen tarkastelun perusteella Daily vaikuttaa kauttaaltaan tasalaatuiselta ja viimeistellyltä. Näiltä osin Ivecon voidaan katsoa lunastaneen lupauksia laadun ja viimeistelyn kohentamisesta.

Ivecon Suomessa tekemien jälleenmyynti- ja huoltoverkostouudistusten ansiosta merkille avautuu oikein hoidettuna mahdollisuus markkina-asemansa vahvistamiseen.

Palaamme Ivecon uutuusmallin huoltoihin ja hinnoitteluun myöhemmin, kotimaassa suoritettavan koeajon yhteydessä.