

## IVECO EUROCARGO 120E21

# Een onverstoorbare leider

De Iveco Eurocargo heeft zijn leidersplaats op de Belgische markt bevestigd.



Een recht dashboard: eenvoudig, maar doeltreffend.

De Eurocargo is sinds zijn lancering een bestseller op de Europese markt. Hij werd al meerdere keren verbeterd en lijkt de tand des tijds onverstoort te doorstaan. En de Euro 6-generatie verandert daar niets aan.

De Eurocargo die uitgespeeld wordt in het gamma van de middengewichten (tussen 7,5 en 19 ton) voelt zich thuis in de stad en de stadsrand. De overgang naar Euro VI gebeurde discreet, want de cabine noch de interieurinrichting werden aangepast. Er zijn vier cabinevarianten leverbaar: kort met laagdak, lang met laagdak, lang met verhoogd dak en de versie met dubbele cabine die aan zes passagiers plaats verschaft.

**Motoren.** De nieuwigheden moeten onder de cabine gezocht worden. Twee nieuwe motoren maken immers hun opwachting. De Tector 5 (een 4,5-liter 4-cilinder met 160, 190 en 210 pk) en de Tector 7 (een 6,7-liter 6-cilinder die 220, 250, 280 en 320 pk biedt).

Het gaat in beide gevallen om een motor met common-rail injectie en een turbo met vaste geometrie. In vergelijking met de vorige motoren valt meteen een duidelijke verhoging van de cilinderinhoud op (die bedroeg vroeger 3,9-liter en 5,9-liter). De Tector 5 ziet zijn vermogen dan ook een sprong voorwaarts maken van 13%, terwijl de koppelwaarden met 23% stijgen. De Tector 7 gaat er met respectievelijk 7 en 5% op vooruit. Dat alles met motortoerentallen die 7% dalen. Het maximaal koppel is voorhanden van 1.200 tot 2.100 t/min.

### Hi-eSCR

De kracht van deze nieuwe motoren ligt in het feit dat zij de uitlaatgassen schoonmaken zonder EGR-systeem. Er werden hiervoor meerdere patenten neergelegd en deze krachttoer zorgt er niet alleen voor dat de prestaties in de lift zitten (beter energetisch rendement van de motor, aangezien hij niet voor bijkomende koeling moet zorgen), maar ook dat het laadvermogen met ongeveer 75 kg stijgt. Het verbruik daalt ook met 2%. De roetfilter heeft geen actieve regeneratie, wat betekent dat hij geen die-

selinjectie nodig heeft.

### Comfort en leven achter het stuur.

De versies tot 12 ton zijn voorzien van één opstaprede, die zich 50 cm boven de grond bevindt. Twee verticale handgrepen aan beide kanten maken een veilige instap mogelijk. Het stuur wordt nog altijd ingesteld via een grote hendel naast de stuurkolom. Het dashboard is strak vormgegeven, wat logisch is om de bewegingsruimte in de cabine niet te beperken. Iets wat niet altijd evident is in dit soort voertuigen.

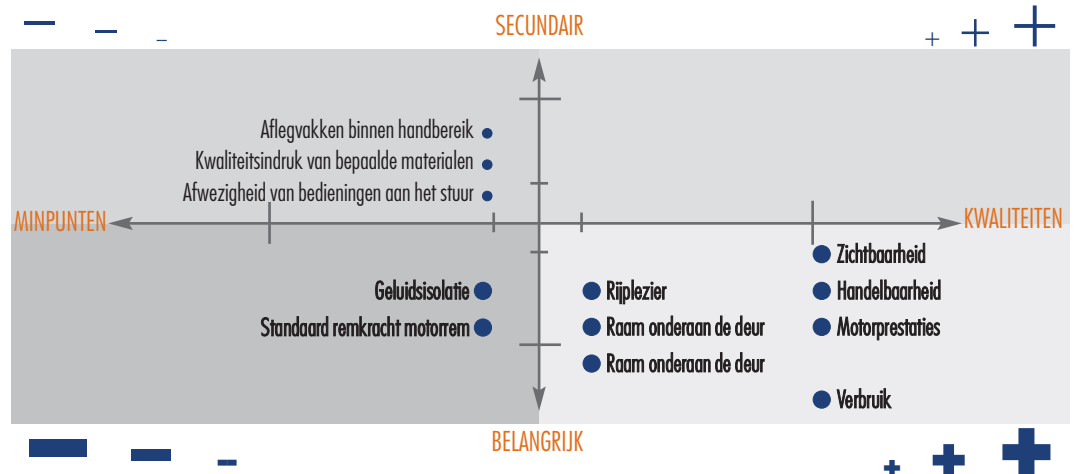
Het gevoel van een gebrek aan ruimte wordt versterkt door het feit dat de cabine erg smal is. Daar staat echter tegenover dat de plaatsing van de bediening van de gerobotiseerde versnellingsbak via drie schakelaars (Iveco was de eerste om dat zo te doen!) in het midden van het dashboard het mogelijk maakt om van links naar rechts door te schuiven, moest dat nodig zijn (bij leveringen in de stad bijvoorbeeld).

De leesbaarheid van de informatie op het dashboard is goed omdat de wijzers in het midden en achter het stuur gegroepeerd zijn. De schake-

laars, die niet langer met de grote ouderwetse knoppen zijn uitgerust, zijn netjes verdeeld binnen handbereik. Een kleine, maar knappe nieuwigheid is de nieuwe programmeerbare snelheidsbegrenzer. In stadsmiddens kan men hierdoor beter de snelheid in de hand houden op plaatsen waar een snelheidsbeperking geldt. Als afsluiter voor het interieur vermelden we met de praktische koffer die onder de chauffeurszetel geplaatst is, nog een pluspunt. Tegelijk moeten we echter ook wijzen op de slechte kwaliteitsindruk van bepaalde plastic onderdelen en het vreselijke gebrek aan aflegvakken binnen handbereik van de chauffeur.

**Transmissie.** Naast de gerobotiseerde Eurotronic met zes versnellingen is er nu ook een andere versie met 12 versnellingen. Die is leverbaar op alle Tector 7 motoren. Deze versnellingsbak beschikt bovendien over een starthulp op hellingen (hill holder). Daarnaast zijn ook de manuele versnellingsbakken met 5, 6 of 9 versnellingen nog altijd leverbaar, net als de Allison automaat met koppelomvormer.

## KWALITEITEN EN DEFECTEN



**Veiligheid.** Het remmen gebeurt met remschijven op alle wielen. De motorrem op de uitlaat, die voortaan elektronisch bestuurd wordt, laat een temperatuurstijging van de katalysator toe en dat verhoogt ook meteen de doeltreffendheid ervan. De remkracht bedraagt 100 kW bij de Tector 5 en 150 kW bij de Tector 7.

Onze Eurocargo was bovendien standaard uitgerust met EVSC (Enhanced Vehicle Stability Control, wat zoveel is als een ESP) en noodremhulp. Dat is een positief punt, aangezien Iveco nu al anticipeert op de toekomstige Europese regelgeving. Dit systeem blijft echter optioneel voor de versies van minder dan 12 ton.

**Rijimpresies.** Rijden met een Eurocargo is eenvoudig en gemakkelijk. De goede zichtbaarheid en de grote handelbaarheid zitten daar voor veel tussen. Dankzij de gerobotiseerde versnellingsbak kan de chauffeur zich concentreren op de weg. De ophanging is comfortabel en de enige echte tekortkoming zijn de soms luide rijgeluiden.

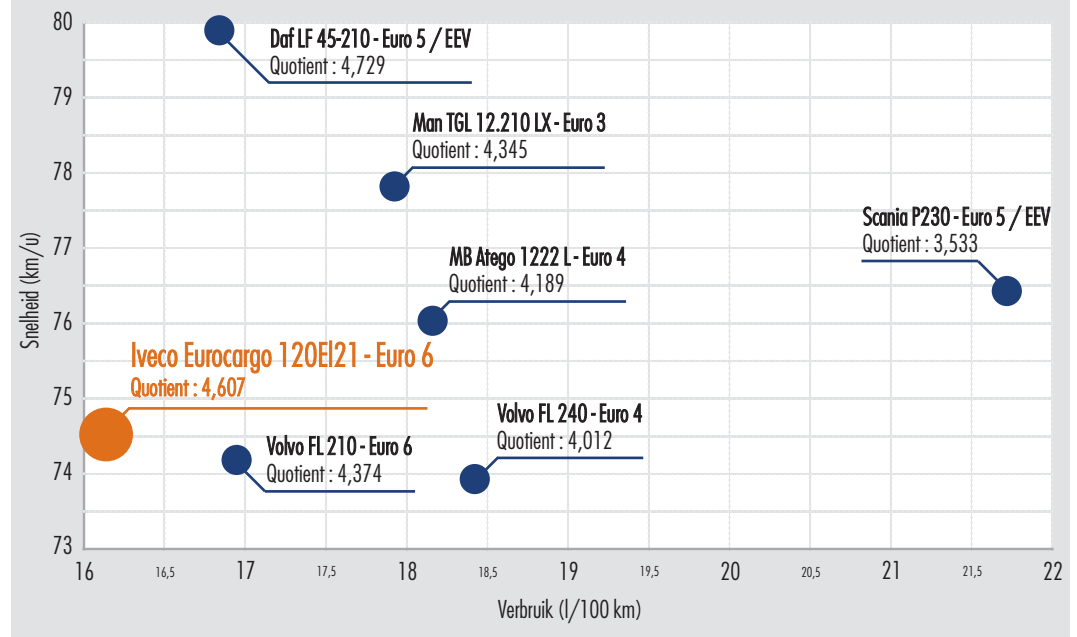
**Verbruik.** Wij hebben in 2004 al een identieke versie (120EL21) getest. Met een score van 17,69 l in combinatie met een gemiddelde snelheid van 79,24 km/u plaatste de Eurocargo zich toen voor zijn concurrenten. Deze keer moet hij iets toegeven op het vlak van gemiddelde snelheid (75,5 km/u), maar je zal niemand horen beweren dat de omstandigheden op de weg niet veranderd zijn in de afgelopen tien jaar. Hij realiseert met 16,17 l/100 km bovendien een uitstekende verbruikscore.

Dit erg goede resultaat schommelt tussen verbruikswaarden van 13,94 l (deel 4/autosnelweg zonder hellingen) en 22,30 l (deel 1/erg geaccidenteerd terrein). Het meest technische gedeelte in stadsomgeving levert met een uiteraard lagere snelheid van 50 en 60 km/u een cijfer van

## DE BALANS

		Aard van de weg	Gemiddelde snelheid	Gemiddeld verbruik	Quotient
			km/U	l/100 km	(eco-resultaat)
Barchon - Malmedy	40,7 km	Snelweg met lichte hellingen	81,29	22,3	3,65
Malmedy - Houffalize	57,6 km	Snelweg met lichte hellingen	56,95	18,87	3,02
Houffalize - Namur	133,6 km	Snelweg met steile hellingen	81,21	14,22	5,71
Namur - Barchon	64,8 km	Snelweg met steile hellingen	77,65	13,94	5,57
<b>TOTAAL</b>	<b>296,7 km</b>		<b>74,50</b>	<b>16,17</b>	<b>4,61</b>
Weer		droog, min 13°/max 16°			
Nota		Test uitgevoerd op 31 oktober '14			

## RESULTATEN VAN DE VORIGE TESTEN



18,87 l op. Dit laatste cijfer leunt zonder enige twijfel het dichtst aan tegen de realiteit voor wie dit voertuig haast uitsluitend in de stad zal gebruiken. Dit resultaat had echter nog beter kunnen zijn, wanneer men rekening houdt met de kleine breedte van de cabine en dus de grotere luchtweer-

stand die daaruit voortvloeit. Op vlak van AdBlue verbruikten we 2,53 l. Dit vertaalt zich naar gemiddelden van 0,85 l/100 km en 5,25% ten opzichte van het brandstofverbruik.

**Conclusie.** De Iveco Eurocargo lijkt in zijn categorie onverstoortbaar. De

overgang naar Euro VI is een succes, zelfs al werd de cabine niet gemoderniseerd, zoals dat bij de Stralis onlangs wel gebeurde.

Tekst: Pierre-Yves Bernard  
Foto's: Erik Duckers