

Nieuwe Iveco Eurocargo: de Italiaanse bestseller wordt rijper



In 1991 kwam de Iveco Eurocargo op de markt. In 2002 en 2008 volgde telkens een verbeterde reeks en nu begint de Eurocargo aan een vierde leven. Een nieuwe generatie kunnen we het niet echt noemen, laten we het dus houden bij een geheel van verbeteringen waardoor deze Zuiderse bestseller de harmonie met zijn distributiewerk nog kan verfijnen. En, naar het voorbeeld van zijn kleine broertje, de Daily, krijgt de Iveco Eurocargo ook een facelift.

Aan de buitenkant valt de “new look” van de Eurocargo het meest op. Het V-vormige radiatorrooster volgt de nieuwe stijlcodes die Iveco al met de Daily had geïntroduceerd, terwijl de ingebouwde LED-dagrijverlichting en xenonkoplampen zijn eigentijdsheid belichten. Maar de aangebrachte wijzigingen hebben niet alleen een esthetische functie. De Italiaanse ingenieurs hebben er immers van geprofiteerd om tegelijk de Cx (weerstandscoefficiënt) van de cabine met 2% te verbeteren. Een cabine die, zoals we ons nog herinneren, in een korte, diepe (met hoog of laag dak) en dubbele versie bestaat.

Wie met Eurocargo vertrouwd is, voelt zich binnenin nog steeds thuis en zal tegelijk alle aangebrachte verbeteringen aan het werkkader naar waarde weten te schatten. Het stuur is volgens een nieuw ontwerp en met een verbeterde ergonomie gecreëerd, terwijl er een pak opbergvakken zijn bijgekomen. Hierbij gaat een speciale vermelding naar de middenconsole waar zelfs twee literflessen van in passen. Wat het comfort betreft, benadrukken we de beschikbaarheid van een “high comfort” bestuurdersstoel met luchtvering. De connectiviteit moet uiteraard niet onder doen. Zo is er onder andere een aansluiting met meerdere USB-poorten of, als optie, een vrij groot, afneembaar scherm voor het telematicasysteem.

40.000 Iveco Hi-SCR's

Onder de motorkap blijft Iveco natuurlijk trouw aan zijn Hi-SCR-filosofie. Daaronder verstaan we een sanering van de motoren die de EGR inperkt zodat die zich “tevreden stelt” met die ene SCR. De Italiaanse constructeur zorgt hiermee voor een unicum in dit segment. Het voordeel van de formule? Ten eerste brengt ze het verbruik naar beneden. Bovendien is er met het Hi-SCR-systeem geen roetfilter met actieve

regeneratie nodig, wat de onderhoudskosten drukt en waardoor de roetfilter langer meegaat. Iveco heeft iedereen er bij de persvoorstelling natuurlijk maar al te graag aan herinnerd hoeveel ervaring het op dit vlak al niet heeft: er rijden al niet minder dan 40.000 Hi-SCR-voertuigen rond (24.000 Stralissen, 14.000 Eurocargo's, 2.000 Trakkers). Ook benadrukte Iveco hoeveel je verbruik met dit systeem kan dalen in vergelijking met de Euro 5-motoren: – 4,5% brandstof, – 50% olie en – 10 tot 15% op het vlak van onderhoudskosten.

Wat de motoren betreft, is de belangrijkste nieuwigheid de 4 cilinder Tector 5 (4,5 liter cilinderinhoud) die voortaan met 160 pk en 190 pk (bovenop de 210 pk) wordt voorgesteld. Dankzij de nieuwe pistons, nieuwe verstuivers en een reactievere turbo is de compressieverhouding verminderd en is de koppeling met 8% verhoogd (tot respectievelijk 680 en 700 Nm). Tegelijk kan je het maximaal vermogen al bij 2.200 t/min behalen, waar dit vroeger nog 2.500 t/min was en het brandstofverbruik zou met 5,2% zijn gedaald. De 6 cilinder Tector 7 (6,7 liter) is natuurlijk ook van de partij, met vermogens van 220, 250, 280 en 320 pk. We mogen natuurlijk ook de versie met gecompriemd aardgas (CNG) niet vergeten, een van Iveco's grote specialiteiten: de Eurocargo Natural Power die wordt aangedreven door een Tector-motor van 6 liter. Deze motor ontwikkelt een vermogen van 210 pk voor een maximumkoppel van 750 Nm.

Airbag aan het stuur

Wat veiligheid betreft, zorgt Iveco bij zijn bestseller voor een innovatieve airbag in het stuur. Iveco loopt ook vooruit op een Europese wetgeving die vanaf de maand november van kracht gaat en heeft de Eurocargo uitgerust met een waarschuwingssysteem voor het geval dat het voertuig ongewenst de rijstrook verlaat en met een automatische noodrem. Het heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om de ACC in te bouwen, een aanpasbare cruisecontrol waarmee je automatisch op een veilige afstand van het voertuig voor je blijft. Met al deze troeven wil Eurocargo verdergaan op dezelfde resultaatgerichte weg die het merk van een marktaandeel van 24% in 2011 heeft gebracht tot meer dan 30% vandaag.

Eerste rij-indrukken: een kwaliteitsbeeld in stijgende lijn

We mochten achter het stuur van de nieuwe Eurocargo plaatsnemen voor een, helaas, veel te korte testgalop. In ieder geval hebben we kunnen vaststellen dat de kwaliteit van de afwerking is verbeterd, dankzij het terugschroeven van het harde plastic en de invoer van gegreineerd plastic maar ook dankzij een aangename geluidsdemping. We zijn zeker te vinden voor het grote en afneembare gps-scherm dat ideaal bovenop het dashboard is geplaatst. Ook de zes cilindermotor van 220 pk van ons testvoertuig heeft blijk getoond van een mooie souplesse. Maar om echt een idee te kunnen krijgen van de vooruitgang die de 4^{de} oogst van Eurocargo heeft gemaakt, moeten we een gedetailleerde test op ons normale testparcours afwachten.