

Iveco Eurocargo Euro 6: vernieuwd

Wij konden er in juli al kort mee rijden, maar door een streng embargo duikt hij nu pas op in Transporama: de nieuwe Iveco Eurocargo. De vernieuwing gaat dan vooral om de Euro 6 aandrijflijn, de nieuwe grille en elektronica aan boord.

Bij Iveco zeggen ze het zelf: ze hebben zich gebaseerd op het succes dat de Eurocargo op een groot aantal markten al jaar en dag kent. De sterke punten van deze lichte truck werden ook netjes met rust gelaten. Waar de klant of de wetgevers dat eisten, werd de wagen aangepast. Zeker geen foute politiek, vooral omdat het onderzoek en ontwikkeling zich hoofdzakelijk op ener-

giebeheer concentreerden. Iveco heeft grote inspanningen gedaan om het verbruik van traditionele dieselmotoren te doen dalen en om het gebruik van alternatieve brandstoffen te promoten. Het merk is marktleider in Europa op het vlak van aardgasmotoren. Iveco heeft het meest uitgebreide gamma bedrijfsvoertuigen op basis van CNG (Compressed Natural Gas) en LNG (Liquefied Natural Gas)

De cabinestructuur bleef behouden. In de lange en hoge stuurhut beschikt je over veel bruikbare ruimte.



en beschikt over het grootste wagenpark in Europa, met 8.500 Iveco vracht- en bestelwagens en 5.500 bussen van Iveco Bus.

De Eurocargo kreeg een look die de wagen moet laten aansluiten bij de uitstraling van de Daily, met een nadrukkelijke V-vorm in het radiatorrooster. De wagen kreeg ook nieuwe bumpers, koplampen en zijbeschermers. Dat levert een 2% betere stroomlijn op, iets wat je in principe zou moeten merken aan de dieselpomp. De structuur van de cabine van het huidige model bleef wel behouden. Binnenin werd er ook het nodige vernieuwd: dankzij het compacte dashboard en de beperkte omvang van de motortunnel kan er gewisseld worden tussen de bestuurders- en de passagierszetel. Het stuur werd ergonomischer en kreeg een nieuw design, nieuwe zachte materialen en bedieningselementen voor de klimaatregeling, de verlichting en de automatische of gerobotiseerde versnellingsbak. Een van de grootste vernieuwingen op het gebied van veiligheid is de in het stuur geïntegreerde airbag. Dankzij de bedieningselementen op het stuurwiel voor audiotoeestellen en via Bluetooth™ verbonden apparaten kan de bestuurder zich concentreren op de weg, wat de veiligheid ten goede komt.

CONNECTIVITEIT

Het cabineinterieur maakte op zich een bescheiden stap vooruit, maar vooral op vlak van connectiviteit met smartphones is een grote verbetering te noteren. Er zijn USB-stekkers voorzien en als optie kan een afneembaar beeldscherm voor het telematicasysteem



Vraag is hoe dit lichte segment op de invoering van de Viapass of kilometerheffing zal reageren.

geïnstalleerd worden. Via de bedieningselementen aan het stuur kunnen in alle veiligheid radio- en telefoonfuncties bediend worden. De Eurocargo is uitgerust met een geavanceerd telematicasysteem voor een geïntegreerd beheer van alle verschillende functies. De gegevens worden op afstand verzameld en geanalyseerd: aan de hand van een intuïtief portaal kan de fleetmanager een aantal factoren controleren, zoals het gebruik van het voertuig, het gedetailleerd beheer van de bestuurders en hun rijstijl en de planning

van workflows en individuele activiteiten. Het Iveco DriverLinc display vereenvoudigt de functiemogelijkheden op het gebied van fleetmanagement. DriverLinc maakt een gestructureerde communicatiestroom mogelijk tussen de bestuurder en zijn bedrijf. Het systeem stuurt regelmatig gegevens door, waardoor een snelle reactie mogelijk is. DriverLinc beschikt tevens over instrumenten om het brandstofverbruik te drukken, zoals de 'Driver Coach', die de bestuurder in real-time helpt zijn prestaties te verbeteren.

Het 'Advanced' serviceniveau omvat het neusje van de zalm van de hedendaagse technologie, die de bestuurder zowel binnen als buiten zijn voertuig bijstaat. Een voorbeeld hiervan is de afneembare tablet, waarmee diverse functies aangestuurd kunnen worden, zoals navigatie, bestellingsbeheer en het elektronisch registreren van handtekeningen.

Ook de klassieke verbeteringen werden niet vergeten: het aantal opbergvakken voor voorwerpen en documenten werd vergroot, de middenconsole werd voorzien van twee fleshouders voor flesjes van een halve liter, een 12 volt stopcontact en een perslucht aansluiting (optie), bovenop het kaartenvak en de klerhangerrail. De cabine is voorzien van zetels met een volledig nieuw ontworpen bekleding. Een nieuwe, bijzonder comfortabele pneumatische bestuurderszetel is eveneens als optie verkrijgbaar, met talrijke verstelmogelijkheden voor de rugleuning, een in de hoogte verstelbare veiligheidsgordel, verwarming en ventilatie.



Afhankelijk van tonnage en motor, moet je 1 of 2 treden gebruiken om in de wagen te komen. Het verschil is zichtbaar aan de bumpers.



In tal van landen kan de Eurocargo mooie verkoopscijfers voorleggen.

VEILIGHEID

De nieuwe Eurocargo kreeg natuurlijk ook de verplichte nieuwe veiligheidstechnologieën mee, die vanaf november dit jaar verplicht zijn. Het AEBS is een actief veiligheidssysteem dat de bestuurder waarschuwt en, indien mogelijk, aanrijdingen vermijdt. Dankzij EVSC en AEBS is Adaptive Cruise Control (ACC) voortaan verkrijgbaar op de nieuwe Eurocargo. AAC is een ander veiligheidssysteem dat bovendien het rijcomfort verhoogt. Het regelt automatisch de snelheid van het voertuig door

een constante afstand te behouden met het voorliggende voertuig. Hierbij wordt de kruissnelheid aangepast met behulp van diverse functies (radar, gaspedaal, motorrem en bedrijfsremmen).

Led-dagrijlichten (DLR) zijn standaard om de zichtbaarheid en de verkeersveiligheid te vergroten. Xenonkoplampen zijn als optie verkrijgbaar. Naast de in het stuur geïntegreerde airbag is de nieuwe Eurocargo uitgerust met essentiële bestuurdersassistentiesystemen.

Het standaard Lane Departure Warning System

(LDWS) waarschuwt de bestuurder wanneer het voertuig op het punt staat onaangekondigd de rijstrook te verlaten. Aan de hand van een camera achter de voorruit herkent het systeem de wegmarkeringen en geeft het een geluidssignaal wanneer het een verplaatsing van het voertuig detecteert zonder dat de richtingaanwijzers (links of rechts) worden gebruikt.

Bovenop het EVSC-systeem (Enhanced Vehicle Stability Control), reeds standaard op alle modellen van 12 tot 19 ton, is de nieuwe Eurocargo uitgerust met een Advanced Emergency Braking System (AEBS), dat verplicht wordt vanaf november 2015 en de afstand meet tot het voorliggend voertuig, de tijd berekent voor een mogelijke botsing en een dubbel alarm-signaal uitzendt alvorens automatisch de remmen te bedienen.

HI-SCR

De aandrijflijn van de Eurocargo maakte tijdens de korte testrit in een druk en vooral gloeiend heet Turijn de meeste indruk. De motor en versnellingsbak werken heel vlot en logisch samen, zodat je niet hoeft in te grijpen. Ook de motorrem levert uitstekend en goed doseerbaar werk. Iveco werkt voor Euro 6 niet met EGR, maar alleen met een nabehandeling, die Hi-SCR werd gedoopt. Hi-SCR van Iveco is het enige systeem dat een vermindering van de emissies mogelijk maakt zonder het verbrandingsproces te wijzigen, omdat het een beroep doet op de toevoer van verse lucht in plaats van uitlaatgasrecirculatie. Op die manier blijft de verbrandingstemperatuur hoog



De stroomlijn van de cabine is 2 % beter dan vroeger.



Iveco maakt ook hier gebruik van de Hi-SCR versies van de Tector 5 en 7.



De aandrijflijn is soepel en vlot, ook in druk stadsverkeer.

en wordt het percentage roetdeeltjes beperkt, zonder daarvoor een beroep te hoeven doen op een actieve luchtfilter. De Euro 6-motoren Tector 5 en Tector 7 van de Eurocargo hebben geen uitlaatgasrecirculatiesysteem. Daar staat tegenover dat hun verbrandingssysteem

geoptimaliseerd werd voor een hoger energetisch rendement. Dit systeem heeft een positieve invloed op het verbruik en beperkt de vorming van roetdeeltjes. De uitstoot van stikstofdioxide (NOx) wordt met circa 97% verminderd door de selectieve katalytische re-

ductie van het nabehandelingssysteem. Al dat technische geweld zou, samen met de betere stroomlijn, een besparing van 8% van het verbruik moeten opleveren. ▲

JAN VOET