

# TEST Iveco Eurocargo

Der Eurocargo Tector 120 EL 21 besaß sowohl auf der Autobahn als auch über Land und in Ortschaften ausgezeichnete Fahreigenschaften.



## Extra light und mautfrei

Mit dem Eurocargo 120 EL 21 „Extra light“ von Iveco geht's gebührenfrei über die Autobahn. Zum schnellen Verteilen packt er außerdem jede Menge Nutzlast.

Die EG-Führerscheinregelung und die Mautgebühren rücken die LKW-Klasse mit 11,99 t Gesamtgewicht mehr in den Vordergrund. Beim Test trat Iveco mit dem Eurocargo Tector 120 EL 21 in einer bemerkenswerten Allrounder-Abstimmung für den Autobahn- und Verteilereinsatz an. Bereits 1999

wurde der Eurocargo Tector 120 EL 21 in der Ausführung „Extra light“ für ein Gesamtgewicht von 11,99 t konzipiert. In diesem Fall bedeutet „Extra light“, dass das Eurocargo-Fahrgestell 120 „EL“ 21 im Vergleich zum 120 „E“ 21 bis zu 300 kg weniger auf die Waage bringt. Die größten Einsparungen gelangen durch den

### TESTERGEBNIS

#### Autobahn

gefahrte km	201,6 km
Verbrauch Ø	14,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	82,7 km/h
<i>davon: schwierige Strecke A 4/ A 3</i>	
gefahrte km	120,0 km
Verbrauch Ø	15,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	80,9 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 61</i>	
gefahrte km	81,6 km
Verbrauch Ø	12,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	85,6 km/h

#### Landstraße

gefahrte km	61,0 km
Verbrauch Ø	16,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	61,9 km/h

#### Testverbrauch gesamt

gefahrte km	262,6 km
Verbrauch Ø	14,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	76,7 km/h

#### Wetter

bewölkt; trocken; kaum windig; +19 bis +27°C

Ø = Durchschnitt

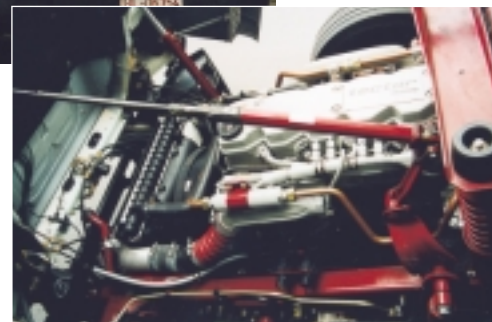
Einsatz von Scheibenbremsen rundum sowie Neu- und Weiterentwicklungen: 80 kg an der Vorderachse, 75 kg an der Federung und bemerkenswerte 42 kg bei den Reifen (265 70 R 17,5 anstelle 265 70 R 19,5) sowie 13 kg am Rahmen und 20 kg am Fahrerhaus. Gleichzeitig konnte die Rahmenhöhe um rund 83 mm tiefer gelegt werden.

Seit dem Jahr 2000 ziert der Schriftzug „Tector“ den Kühlergrill aller Eurocargo-Modelle und kennzeichnet so die neue Hightech-Motorengeneration von Iveco. Im Testfahrzeug Eurocargo Tector 120 EL 21 arbeitet der 6-Zylinder-Tector-Reihendieselmotor mit 5,9 l Hubraum. Er leistet 210 PS bei 2.700/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 680 Nm zwischen 1.200 und 2.100/min. Weitere Leistungsmerkmale sind eine vollelektronisch gesteuerte Common-Rail-Direkteinspritzung, Vierventiltechnik sowie ein zweistufiger Abgasturbolader mit Wastegate-Technik und Ladeluftkühlung. Beim Einstieg in den Eurocargo Tector 120 EL



Ein Trumpf ist die um 83 mm reduzierte Rahmenhöhe für eine extra niedrige Ladekante.

21 ist der etwa 94 cm hohe Fahrerhausboden dank nur einer Trittstufe schnell erreicht. Ohne Probleme ließ sich in kurzer Zeit eine günstige Sitzposition finden. Etwas umständlicher war dagegen die Spiegeleinstellung, weil sie in der Standardausführung nicht elektrisch verstellbar sind. Dafür klappte das Anfahren auf Antrieb, das Gefühl für den Kupp- ➤



Das kompakte 210 PS starke Tector-Triebwerk zeichnete sich durch eine erstklassige Elastizität aus.



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	7.120 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe	3.270 mm
Radstand	3.690 mm
Wendekreisdurchmesser	13.810 mm
Zulässige Achslast vorn	4.400 kg
Zulässige Achslast hinten	8.480 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	11.990 kg
Leergewicht Testfahrzeug	4.875 kg
gewogen mit vollem Tank, ohne Fahrer	
Testgewicht	ca. 11.950 kg
Aufbau: Alufan: Aluminium-Trockenfracht-Kofferaufbau ohne Ladebordwand; lichte Innenmaße: 5.300 x 2.420 x 2.270 mm (Länge x Breite x Höhe)	

### Antriebsstrang

**Motor:** Iveco Tector F4AE0681D°C: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Wastegate-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Vierventil-Technik (je 2 Ein- und Auslassventile pro Zylinder); vollelektronische und diagnosefähige Hochdruck-Direkteinspritzung über Common-Rail-Technologie; Bohrung/Hub: 102/120 mm; Hubraum: 5,9 l; Leistung: 210 PS (154 kW) bei 2.700/min; maximales Drehmoment: 680 Nm zwischen 1.200 und 2.100/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung; Servobetätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Iveco 2865.6: synchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe; Übersetzungsverhältnisse: Vorwärtsgänge: 9,00:1 bis 1,00:1; Rückwärtsgang: 8,17:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoidachse; Übersetzung 3,31:1; Gesamtauslegung: 1.728/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

### Fahrwerk

**Federung:** starre 4,4-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; starre Antriebs-Hinterachse: 2-Balg-Luftfederung mit elektronische Niveauregulierung ECAS, Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer und Stabilisator

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; ABS; Stauklappen-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

**Reifen:** vorn und hinten 265/70 R 17,5 Michelin XZE 1

lungseinsatz stellte sich sofort ein. Überhaupt besaß das Fahrzeug ein unkompliziertes einfaches Handling. Bemerkenswert war vor allem der für seine Hubraumklasse super elastische Tector-Motor. Er zeigte sich noch bei 1.100/min standfest in Steigungen und hatte bei dieser Drehzahl noch ein erstaunliches Durchzugsvermögen.

Allerdings war der Tector-Motor bei einem Gewicht von knapp 11,99 t des Testfahrzeugs mit einem Leistungsverhältnis von 17,5 PS/t und einem maximalen Drehmoment von 56,7 Nm/t auch recht gut bestückt. Iveco hat den Leistungsüberschuss in der Antriebsstrangabstimmung mit dem 6-Gang-Getriebe Iveco 2865.6 für eine ausgezeichnete Fahrbarkeit genutzt und die Motordrehzahl auf rund 1.730/min bei Autobahntempo 80 km/h in der höchsten Getriebestufe ausgelegt. Bei dieser Drehzahl liegt der Motor voll im maximalen Drehmoment und ist nur knapp von seiner Nennleistung entfernt.

Selbst auf dem schwierigen Autobahnabschnitt auf der A 3 von Köln in Richtung Frankfurt bis zum Dernbacher Dreieck musste kaum geschaltet werden. Das war nur auf den markanten Steigungen bei Kilometer 49,5 zur Raststätte Fernthal und bei Kilometer 75,5 der Fall, die noch im 5. Gang bei 1.500/min und 48 km/h genommen wurden. Da lohnt sich die Cruise-Controll-Ausstattung mit integrierter Tempomat-/Bremsomatfunktion sowie stufenlosem Tempobegrenzer für 420 Euro Aufpreis.

Flott und ohne viel Schaltarbeit wurde auch der Landstraßenabschnitt bewältigt. Der Eurocargo Tector ließ sich vom Stand weg mit wenigen Schaltungen wie beispielsweise 2., 3. und dann 6. Gang auf Tour bringen. Das funktionierte bei halbwegs ebenen Verhältnissen wunderbar. Dabei brauchte der Motor nur bis 2.100/min hochgezogen zu werden, und der Einstieg gelang dann jeweils bei rund 1.100/min. Auch die Motorbremse spielte mit und zeigte eine spürbare Verzögerung ab 1.800/min.

Positiv machten sich auch neben dem einfachen Handling des Eurocargo Tector 120 EL 21 die komfortable Abstimmung des Fahrwerks und die günstigen Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen



Auch auf längeren Strecken sitzt der Fahrer bequem und verfügt über einen ermüdungsarmen Arbeitsplatz.



Der zweistufige Einstieg ist etwas grob gestuft, doch der gefundene Kompromiss für den beschleunigten Einstieg ist tragbar.



Praktisch ist bei der Beifahrer-Doppelsitzbank die klappbare Multifunktionslehne in der Mitte.

bemerkbar. Dagen fielen eine etwas schwammige Lenkung und eine merkliche Spurrillenempfindlichkeit auf. Beides ist jedoch sehr gut beherrschbar.



Außerdem habe ich die Einstiege als ein wenig zu grob gestuft empfunden. Doch hier hat Iveco einen noch annehmbaren Kompromiss gefunden, um gegenüber dem „E“-Modell mit dreistufigem Einstieg beim „EL“-Modell den Fahrerhausboden tiefer zur Fahrbahn bringen und einen zweistufigen Einstieg für ein beschleunigtes Ein- und Aussteigen einsetzen zu können.

Doch das sind im Grunde Kleinigkeiten. Wichtiger war beim Eurocargo Tector die Vorlage eines günstigen Gesamtergebnisses (Einzelergebnisse siehe Kästen) mit einem Durchschnittsverbrauch von 14,6 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 76,7 km/h auf der neuen, schwierigen 11,99-t-Teststrecke. Das bedeutet bei einer Nutzlast von 7.115 kg (abzüglich Fahrer) eine gute Transport-Effektivität mit einem Kraftstoffverbrauch von rund 2,05 l/100 km je Tonne Nutzlast.

Erfreulich komplett ausgestattet steht der Eurocargo Tector 120 EL 21 mit 51.300 Euro (ohne Aufbau) in der Preisliste, beim Testfahrzeug kam noch ein Sonderausstattungsanteil von 2.180 Euro für den luftgefederten Fahrersitz (590 Euro) und den Dachspoiler (1.080 Euro) sowie andere Dinge wie Bereifung 265/70 R 17,5 für 90 Euro und die Cruise-Control-Ausstattung hinzu.

Mit dem Eurocargo Tector 120 EL 21 hat Iveco ein starkes Mittelklassefahrzeug im Programm, das sich wirtschaftlich im Verteilerverkehr und auch auf lange Autobahnstrecken einsetzen lässt. Auf Grund der EG-Führerscheinregelung und der künftigen kilometerabhängigen LKW-Maut wird sich auch in Deutschland die Dominanz der 7,5-Tonner zu Gunsten der Gesamtgewichtsklasse 11,99 t verschieben.

Im Vergleich zum Eurocargo Tector 75 E 17 bedeutet der Sprung zum Eurocargo 120 EL 21 eine Mehrinvestition von etwa 32,6 Prozent, dafür sind jedoch rund 82,7 Prozent mehr Nutzlast möglich, was im Verteilereinsatz zu einer Steigerung der Produktivität um circa 40 Prozent führen kann. Mit dem Eurocargo 120 EL 21 hat Iveco eine inzwischen bewährte wie wirtschaftliche Lösung zu Gunsten der Gesamtgewichtsklasse 11,99 t parat.

ADELBERT SCHWARZ