



Ansprechendes Cockpit ohne Geheimnisse – einzelne Schalter liegen außerhalb der Griffweite.



Für drei Personen reicht das Platzangebot nur knapp – der Umstieg zur Beifahrerseite fordert keine Verrenkung.

Neue Optik für den Klassiker

Als 12-Tonner präsentiert sich der Eurocargo nutzlaststark und pflegeleicht, mit Eurotronic-Getriebe fahraktiv wie noch nie.

Die Werbung setzt auf Emotion, auch der leichte Eurocargo trägt wie der Stralis stolz das All-Blacks-Tattoo der neuseeländischen Rugbystars auf der Kabine. Neue scharfe Konturen an der Front sorgen für ausgeprägt maskuline Züge, die Doppelscheinwerfer für den zornigen Blick. Facelift und Feinschliff – beide Begriffe bringen es auf den Punkt. Das Grundgehäuse des Fahrerhauses bleibt wie gehabt, doch die Entwickler haben ihrem Erfolgsmodell eine gründliche Überarbeitung angedeihen lassen. Auf Antrieb wird das Bestreben sichtbar, die Qualität zu heben. Nicht zuletzt geht es um die Marke, die in der Vergangenheit nicht immer gut gepflegt wurde. Schließlich möchte man nicht nur über Stückzah-

len verdienen, sondern auch mit einer verbesserten Marge.

Mit einem Marktanteil von rund 20 Prozent zählt Ivecos Eurocargo als klassischer Mittelschwerer zu den vertrauten Modellen im deutschen Markt. Als 12-Tonner gilt er nach heutiger Einschätzung als Mautkiller – scharfe Rechner sehen ihn als die kostengünstige und effiziente Alternative zu den 18- bis 7,5-Tonnern. An diesen Zahlen wird der Eurocargo gemessen: Mit 250 PS und 850 Nm zählt man in der 12-t-Klasse zu den Starren, die Nutzlast von 5,6 t reicht für die meisten Beförderungsfälle. Allerdings weist das Leergewicht von 6,4 t (vollgetankt ohne Fahrer) auf einige Pfunde Übergewicht hin. Aber der Eurocargo ist schon ein ausgewachsener LKW. Sein Radstand misst 4,80 m, das Chassis trägt eine 6,80 m lange Junge-Planenpritsche samt Dautel-Ladebordwand.

Neu möbliert. Die Türen zum dreisitzigen MLC-Fahrerhaus öffnen weit (fast 90 Grad) und doch maßvoll nach außen. Das Ein- und Aussteigen, vielfach im Verteilerverkehr praktiziert, fällt hier nicht schwer: Nur zwei niedrige, aber profilierte Stufen führen nach oben, unterstützt von kräftigen Handläufen. Das knappe Platzangebot reicht für Tageseinsätze – das Wechseln zur Beifahrerseite klappt ohne Turnübungen. Das Cockpit mit Komponenten aus dem Fernverkehrstruck Stralis wirkt professionell – ein sauber gestalteter Armaturent Träger mit vielen Ablagen und wohlthuend großen Schaltern, die allerdings vereinzelt zu weit vom Fahrer platziert sitzen.

Motor

Reihensechszylinder-Diesel, Common-Rail-Direkteinspritzung, 4 Ventile pro Zylinder, VGT-Abgasurbolader, Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 5 mit SCR-Kat

Hubraum 5.880 cm³

Nennleistung 185 kW/251 PS bei 2.280–2.700 U/min

Max. Drehmoment 850 Nm bei 1.250–2.280 U/min

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Sechsganggetriebe Eurotronic ZF 6 AS800, Übersetzungen von 6,58–0,78, Hinterachsübersetzung $i = 4,11$

Fahrwerk

Starre Vorderachse an Zweiblatt-Parabelfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 4,48 t

Hinterachse: starre Hypoidachse, (optionale) Zweibalg-Luftfederung, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 8,48 t. Bereifung 245/70 R19,5 C

Bremsen

Pneumatisches Bremssystem mit Scheibenbremsen, ABS, ASR, elektronische Bremskraftverteilung; Motorbremse

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe:

(Chassis) 8.637x2.310x2.679 mm

Radstand 4.815 mm

Leergewicht lt. Hersteller 6.402 kg

Nutzlast ca. 5.600 kg

zul. Gesamtgewicht 11.990 kg

Kraftstofftank 115 l

Adbluetank 25 l

Zul. Anhängelast 14.000 kg

Preis Testfahrzeug 99.520 Euro

Liebos und wie nachgerüstet klebt ein schwarzer Kasten unterm Armaturenbrett – mit den drei schmutzgrauen Schaltern wird das automatisierte Eurotronic-Getriebe bedient. Langstreckenkomfort bietet der bequeme, gut ausgeformte Fahrersitz, der Fahrer genießt die Luftfederung der Sitzkonstruktion und den integrierten Sicherheitsgurt. Pluspunkte sammelt der Eurocargo mit guter Übersicht.

Mit dem Testgewicht von knapp 11,9 t hat der harmonisch antretende Euro-5-Sechszylinder keine Mühe. Mit 5,9 l Hubraum und 850 Nm ab 1.250 Umdrehungen ist der Common-Rail-Diesel kein Kraftprotz, weiß sich aber mit gutem



Drehvermögen zu behaupten. Von 0 auf 80 km/h beschleunigt der voll beladene Eurocargo in 28 Sekunden, in seiner Klasse ein erstklassiger Wert. Ohne Turboloch nimmt er geschmeidig Gas an und macht Gebrauch von seinen Leistungsreserven, die oberhalb von 2.000 Umdrehungen zur Verfügung stehen.

Laut wird er deshalb noch lange nicht, wenngleich er nicht zur den Leisetretern zählt. Etwa 1.600 Umdrehungen reichen für Tempo 85 auf Autobahnen. Steigen die Fahrwiderstände, sinkt die Drehzahl rapide – kein Problem mit dem Eurotronic-Getriebe. Die rechnergesteuerte ZF-Sechsgangbox schaltet und waltet voll automatisiert und entlastet den Fahrer in

Wenig Grund zur Kritik liefert der Gesamtverbrauch von 18,3 l/100 km inklusive Ad Blue.

vielen kniffligen Situationen. So gut wie immer werden die passenden Übersetzungen bemüht, die Schaltqualität bleibt ohne Fehl und Tadel. Ein einziger Makel trübt die Bilanz – das famose Stadt- und Landgetriebe ist nur für einen prohibitiven Aufpreis von 3.000 Euro zu haben.

Ins Bild passt das auch sonst mühelose Fahrzeughandling im Alltag. Leichtfüßig zirkelt der nicht eben kleine Eurocargo durch enge Kehren und winkelige Straßen, unebene Fahrbahnen werden ohne erhöhten Aufwand überrollt. Der Iveco fährt sauber geradeaus und folgt seiner exakten Lenkung mit Präzision.

MESSWERTE: Testgewicht inkl. Fahrer und vollem Tank: 11.865 kg

Kraftstoffverbrauch und Geschwindigkeit

Strecke	Etappe (km)	Kraftstoff (l/100 km)	Geschwindigkeit (km/h)
Autobahn leicht	53,1	17,5	76,1
Autobahn mittelschwer	16,0	19,2	81,5
Landstraße leicht	36,5	12,7	62,1
Landstraße schwer	12,6	17,7	56,3
Stadt	30,0	20,5	49,8
Gesamtstrecke	148,2	18,3	64,2

Konstantverbrauch 18,0 l/100 km bei 80 km/h auf ebener Autobahn

Hohe Produktreife zeigt auch der Fahrkomfort: Mit langen Parabelfedern vorn und Zweibalgluftfederung hinten steckt der er auch heftig ondulierte Oberflächen mühelos weg, ohne die Kabine ins Taumeln zu bringen. Unauffällig arbeiten die pneumatisch angesteuerten Scheibenbremsen. Künftig soll eine noch exakter regelnde EBS-Bremsanlage diesen Dienst versehen. Die Motorbremse des Eurocargo trägt nur wenig zur Verzögerung bei – angesichts des kleinen Hubraums kein Wunder.

Aus kalkulatorischer Sicht. Wenig Grund zur Kritik liefert der Gesamtverbrauch von 18,3 l/100 km (inklusive Ad-Blue), wenn man die grob profilierten

TESTERGEBNIS

Beschleunigung

0–50 km/h	13,8 s
0–60 km/h	17,2 s
0–80 km/h	28,3 s

Elastizität

70–85 km/h im größten Gang	11,1
----------------------------	------

Geräusch

bei 60 km/h	65,1 dB(A)
bei 80 km/h	70,5 dB(A)

Goodyear-Regionalreifen und den wenig windschlüpfigen und breiten Planenaufbau mit in Betracht zieht. Maßvolles Tempo auf Landstraßen wird mit löblichen 13 l quitiert, im innerstädtischen Stop-and-Go messen wir bis zu 20 l/100 km. Wer an der Nutzlastschraube drehen möchte, kann auf den vierzylindrigen Tector-Diesel mit 182 PS und 610 Nm zurückgreifen. Oder/und eine leichtere Aufbauvariante aufs Eurocargo-Chassis setzen. Das Komplettfahrzeug mit Junge-Pritsche plus Dautel-Ladebordwand kann der Kunde vom Iveco-Händler beziehen. „One face to the customer“ sagen die Marketingstrategen und werben mit nur einem Ansprechpartner für Chassis und Aufbau, wenn es um Garantie, Service und Reparaturen geht. Wer das Anhängerpaket dazubestellt, kann bis zu 26 t fahren, muss aber zu Gunsten des verstärkten 9-Gang-Getriebes auf das Eurotronic-Getriebe verzichten.

Fazit. Wer kostengünstig einkaufen möchte, wird bei Iveco fündig. Als Wettbewerber von Atego und TGL bietet der Eurocargo bewährte Kost ohne Schwachstellen und Highlights. Der Iveco rollt mit 19,5er-Reifenformat auf Rampenhöhe, beim Wettbewerb sparen 17,5er-Pneus Gewicht und Ladehöhe. Für den Eurocargo-Fahrer gibt es im Innenraum jetzt mehr Komfort und Ambiente, der 251 PS starke Euro-5-Sechszylinder passt gut zum Fahrzeugkonzept im Solobetrieb. Kongenialer Partner des Sechszylinders ist das Eurotronic-Getriebe, das Kraftstoff spart und den Verschleiß reduziert.

WOLFGANG TSCHAKERT

Gute Komfortnoten dank Luftfederung an der Hinterachse



Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

IHRE ERFOLGSBASIS

EURO-LEASING - SERVICE-BAUSTEINE



PREMIUM-AUSWAHL

Erst staunen, dann mieten!

Bei uns erwarten Sie die neuesten Premium-Fahrzeuge von führenden Herstellern. Profitieren Sie von cleveren Mietkonzepten und planen Sie ganz flexibel Ihren individuellen Wunsch-Fuhrpark.



TELEMATIK

Die Zukunft an Bord!

Als einer der ersten Anbieter haben wir sämtliche Fahrzeuge mit Telematiksystemen ausgestattet. Passende herstellerunabhängige Service-Pakete helfen Ihnen, die Flotte jederzeit im Blick zu haben und Abläufe zu optimieren.



WARTUNG

Im Nu wieder unterwegs!

Sollte doch mal etwas dazwischen kommen, ist unser Pannen-Service-Notruf rund um die Uhr für Sie da und hilft direkt und unbürokratisch. Denn eine der 7500 Partnerwerkstätten in ganz Europa ist garantiert immer in der Nähe.



KOMPETENZ-CENTER

Sie fragen, wir antworten!

Bei uns bekommen Sie, was Sie brauchen: maßgeschneiderte Fuhrparklösungen und Service-Pakete, die wir Ihren Anforderungen perfekt anpassen. Alle Informationen erhalten Sie durch unser Kompetenz-Center: **0 18 05 / 25 46 73**

EURO[®]
LEASING
Immer in Bewegung