



## Einfaches Handling

Wendig, flink und sparsam ging der Eurocargo ML 75 E 17 über die Verteilerteststrecke.

Den Eurocargo 75 E 17 hat Iveco auf viel Nutzlast und problemloses Fahren getrimmt – mit üppiger Motorisierung.

**M**it dem 170 PS starken Eurocargo 75 E 17 hat Iveco einen sparsamen Solo-Renner für 7,49 t Gesamtgewicht aufgelegt. Viel Nutzlast, einfaches Handling und eine ausgezeichnete Motorelastizität sind die Stärken des flinken und sympathischen Verteilerfahrzeugs. Bei einem Leergewicht des Fahrgestells von 3.110 kg gemäß Datenblatt ist eine technische Nutzlast von immerhin 4.380 kg möglich. Das leere Testfahrzeug Eurocargo ML 75 E 17 mit Kofferaufbau ohne Ladebordwand brachte vollgetankt und ohne Fahrer rund 4.000 kg auf die Waage. Da mussten noch etwa 3,4 t Sandsäcke drauf, um auf das Testgewicht von rund 7,49 t inklusive Fahrer zu kommen.

Bei 170 PS Leistung stellt sich hier die Frage nach einer Übermotorisierung. Immerhin ist der Eurocargo auf 7,49 t ausgelastet mit einem Leistungsverhältnis



**Kurze Standardkabine: bequemer Arbeitsplatz und zeitgemäßes, einsatzgerechtes Interieur**

von 22,7 PS/t und vor allem einem maximalen Drehmomentniveau von 61,4 Nm/t unterwegs. Diese Leistungsdaten liefert der kompakte 4-Zylinder-Reihendiesel

F4AE mit 3,9 l Hubraum, Common-Rail-Hochdruckdirekteinspritzung, Wastegate-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Vierventiltechnik. Die Nennlei-

stung wird bei 2.700/min und das maximale Drehmoment von 460 Nm bereits bei 1.200/min aufgebaut.

Es war einfach phantastisch, wie einfach sich der Eurocargo mit dieser leistungs- und durchzugsstarken Motorisierung bewegen ließ. Passend dazu zeigte sich die Gesamtauslegung des Antriebsstrangs mit dem 6-Gang-Iveco-Getriebe. Hier wurde eine schnelle Übersetzung von 146 km/h bei 2.700/min beziehungsweise von 80 km/h bei 1.620/min in der höchsten Getriebestufe gewählt.

So ging es vom Stand weg mit wenigen Schaltungen auf Tour. Dabei war ein Überspringen von Gängen mit einem Einstieg von merklicher Durchzugskraft möglich. So hat der Fahrer weniger Arbeit und kann sparsamer und entspannter beschleunigen. Schon allein das erübrigt eigentlich die Frage nach der Übermotorisierung und erklärt, warum in der 7,5-t-Klasse ein allgemeiner Trend zu leistungsstarken Motorisierungen auszumachen ist.

Der 170 PS-Motor im Eurocargo macht einiges mit und besitzt sogar im Drehzahlbereich von knapp unter 1.000/min noch ein ansprechendes Durchzugsvermögen. Diese phantastische Motorelastizität überdeckt den etwas hohen Drehzahlsprung zwischen der 4. und 5. Getriebestufe des 6-Gang-Getriebes und ermöglicht in allen Verkehrslagen eine bequeme und entspannte Fahrweise. Dazu kommt noch ein sparsames Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 13,1 l/100 bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 77,4 km/h (Einzelsergebnisse siehe Kasten).

Hinter dem ausgezeichneten Handling des Eurocargo 75 E 17 stehen neben der hohen Motorelastizität auch der ergonomisch vorbildlich gelungene Arbeitsplatz mit übersichtlicher Instrumentierung sowie einfach erreichbaren Bedienelementen. Im direkten Fahrersichtfeld ist das gut ablesbare Kombiinstrument und ein zusätzliches Informationsdisplay eingelassen. Es informiert den Fahrer zum Bei-

spiel über Motorölstand sowie Zustand und Störungen der Bremsanlage, Beleuchtung und Bordelektronik. So ist vor dem Start mit einem Blick auf das Informationsdisplay auch der tägliche Routinecheck erledigt. Und dank ausgezeichneter Rundumsicht auf das Verkehrsgeschehen und groß dimensionierter Rückblickspiegel lässt sich der Eurocargo sicher durch den Verteileralltag bringen.

Praktisch ist auch die Überkopfkonsolle: Im linken Teil lassen sich Radio, Tachograph und CB-Funk in DIN-Fächer einschieben. Im Mittelteil und rechts stehen offene und verschließbare Ablagen zur Verfügung. Weitere Pluspunkte sind eine angenehm leise Geräuschkulisse in der Kabine und eine komfortable Fahrwerksabstimmung.

Doch es wurden auch Minuspunkte entdeckt, wie die knarrende obere Armauflage an den Türseitenverkleidungen. So etwas sollte beim heutigen Stand der Kunststofftechnik nicht mehr vorkommen. Außerdem ließe sich das Interieur

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	7.170 mm
Gesamtbreite .....	2.170 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach) .....	2.550 mm
Radstand .....	3.690 mm
Wendekreisdurchmesser .....	14.200 mm
Zulässige Achslast vorn .....	3.200 kg
Zulässige Achslast hinten .....	5.200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht .....	7.490 kg
Testgewicht .....	ca. 7,4 t
Leergewicht Testfahrzeug .....	ca. 4.000 kg
<small>(ohne Fahrer mit vollem 85-l-Tank)</small>	
Zuggesamtgewicht (Test-Soloversion) .....	10,990 kg
Zuggesamtgewicht (Anhängerversion) .....	16.500 kg
<b>Aufbau:</b> Trockenfracht-Kofferaufbau; Außenmaße: 5,58 x 2,30 x 2,42 m (Länge x Breite x Höhe)	
Gesamtlänge .....	7,17 m
Gesamtbreite .....	2,30 m
Gesamthöhe .....	3,25 m

## Antriebsstrang

**Motor:** Iveco F4AE 0481 AC: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Wastegate-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; elektronisch geregelte Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 102/120 mm; Hubraum: 3,92 l; Leistung: 170 PS (125 kW) bei 2.700/min; maximales Drehmoment: 460 Nm bei 1.200/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Servo-Betätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Iveco 2855.6: vollsynchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe mit H-Schaltung; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 6. Gang: 6,43:1 bis 0,78:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoidachse auf Wunsch mit Differenzialsperre; Übersetzung: 3,58:1; Gesamtauslegung: 1.620/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

## Fahrwerk

**Federung:** Stahlblatt-Parabelfederung, Stabilisator und Stoßdämpfer an Vorder- und Hinterachse

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

**Reifen:** 225/75 R 22.5 Michelin Energy XZE vorn und hinten.

# TEST Iveco Eurocargo 75 E 17



Unter der Kabine arbeitet ein erstaunlich kompaktes Kraftpaket, das aus 3,9 l Hubraum 170 PS abgibt.



Beim Eurocargo besorgt die Elektronik den täglichen Routinecheck. Nachfüllstutzen wie fürs Scheibenwischwasser sind gut zugänglich.

mit etwas weniger kalt anmutenden Kunststoff-Oberflächen noch ansprechender gestalten. Es ist zwar lobenswert, dass Iveco die Raucher auf der Fahrer- wie Beifahrerseite mit großzügigen Aschenbechern beglückt, aber dafür an Becherhalten gespart hat. Die einfach erreichbaren Flaschenhalter an den Seitentüren sind kein adäquater Ersatz.

Selbst bei eiliger Fahrweise mit dem Eurocargo 75 E 17 zeigen sich die Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum und ABS sowie die Fahrwerksabstimmung der Motorpower gewachsen. Der stahlblattgefederte Eurocargo ist selbst beim Spurwechsel nur wenig wankelmütig und liegt gut auf der Straße. Allerdings ist die Motorbremswirkung nicht besonders kräftig und steht wahrnehmbar erst deutlich über 2.000/min zur Verfügung. Doch bei einem Vierzylinder mit 3,9 l Hubraum kann man einfach nicht mehr Leistung erwarten.

Auch wenn die Lenkung beim ersten Kontakt etwas zu indirekt erscheint, so ist doch ein schnelles und zielgenaues Lenken möglich. Eine gut gedämpfte und von ausreichenden Rückstellkräften geführte Lenkmittelstellung sowie ein stabiler Geradeauslauf, der sich auch von Spurrillen kaum beeinflussen lässt, runden das erstklassige Handling ab.

Für den Verteilerverkehr ist der einstufige Einstieg zum niedrig über der Fahrbahn liegenden Kabinenboden von Vorteil: Der Fahrer kann und mit wenig Mühe ein- und aussteigen. Auch der Überstieg zur Beifahrertür, der vor allem im belebten Stadtverkehr Zeit spart und die Sicherheit erhöht, ist ohne große Verrenkungen möglich.

Insgesamt lieferte der Eurocargo ML 75 E 17 eine gelungene Vorstellung als Solist für den Verteilerverkehr ab. Der starke Renner für wirtschaftlich Orientierte steht als Basismodell mit 41.200 Euro in der verhandelbaren Iveco-Nettopreisliste. Die Grundausstattung zeigte sich erfreulich komplett. So enthält das vollausgerüstete Testfahrzeug Sonderausstattungen im Wert von 6.750 Euro für Klimaanlage (1.590 Euro), Standheizung (1.390 Euro), luftgefederten Fahrersitz, High-Line-Display, heizbare Frontscheibe, elektrische Fensterheber sowie heizbare und verstellbare Rückblickspiegel und anderes mehr.

ADELBERT SCHWARZ

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahrte km .....	132,0 km
Verbrauch Ø .....	13,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	84,8 km/h
<i>davon: schwierige Strecke A 1</i>	

gefahrte km .....	51,8 km
Verbrauch Ø .....	16,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	84,5 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 61</i>	
gefahrte km .....	80,2 km
Verbrauch Ø .....	11,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	85,0 km/h

### Landstraße

gefahrte km .....	70,7 km
Verbrauch Ø .....	13,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	66,5 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km .....	202,7 km
Verbrauch Ø .....	13,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	77,4 km/h

### Wetter

bewölkt/sonnig; Wind: 2 bis 3/W;  
+22 bis +23° C

Ø = Durchschnitt