

Bestseller im Mittelgewicht:  
Iveco Eurocargo jetzt mit  
Facelift und Neumöblierung  
im Fahrerhaus



# Der unauffällige Bestseller

Mit aufgefrischter Optik und ausgezeichnet mit dem Award „Truck of the Year 2016“ biegt der mittelschwere Evergreen von Iveco in die nächste Runde. Der 15-Tonner-Verteiler packt artgerechte acht Tonnen Ladung, mit Sechszylinder-Diesel und AS-Tronic zählt er zur sparsamen Gilde.



Mit Testballast: Der 15-Tonner ging vollgetankt mit einem Testgewicht von 14.500 kg (ohne Fahrer) an den Start.

der bislang favorisierte 12-t-Mautkiller ist fürs Nahverkehrsgeschäft nicht mehr attraktiv. Und die nächsten Schritte sind schon vorgezeichnet: Wenn wie jetzt wieder diskutiert die PKW-Maut kommt, müssen alle LKW bis hin zum 3,5-Tonner Wegegebühr bezahlen – so viel gilt als sicher. Weil es oft um Volumen und weniger um Nutzlast geht, reicht zum Ausrollen ein langer 15-Tonner. Im Vergleich zu gängigen 12-Tonnern gewinnt der Spediteur zwei Tonnen Nutzlast und darf im Bedarfsfall einen stattlichen Anhänger ziehen.

### Vergleichsweise günstig

Jahr für Jahr zählt der Eurocargo im europäischen Revier der Mittelschweren zu den Bestsellern. Er ist kein Blender, auch keiner, der mit technischen Highlights die Wettbewerber verdrängt. Der mittelschwere Iveco spielt eher die Karte des soliden, bekannt bewährten Lastwagens. Vergleichsweise günstig kalkuliert und mit freundlichen Rabatten garniert wirbt er für sich, ein umfangreicher Baukasten mit zahlreichen Radständen, Fahrerhausvarianten und Motorleistungen unterstützt die Bemühungen der Iveco-Verkäufer. Das passende Modell für den eigenen Bedarf zu finden, fällt nicht allzu schwer.

Unser 15-Tonner, ein Eurocargo mit schlanker Nahverkehrskabine, geht mit mehr



Aufgefrishtes Modell mit bewährter Technik: der Eurocargo



**W**ie viele Facelifts oder Aufwertungen hat er schon hinter sich? Auf jeden Fall eine schwere Aufgabe fürs Marketing, für den Dauerbrenner in der Mittelgewichtsliga hohe Aufmerksamkeitswerte zu erzielen. Vielleicht auch deshalb, weil sich im LKW-Mittelgewicht hierzulande ein wenig Ratlosigkeit breitmacht. Bis hinab zum 7,5-Tonner wird Autobahn- und Bundesstraßen-Maut fällig,

## Technische Daten: Iveco Eurocargo 150 E 280



Vollwertige Vierbalg-Luftfederung für den 15-Tonner: Die Fahreigenschaften des mittelschweren Eurocargo bleiben ohne Kritik oder Tadel.

### Maße und Gewichte

Länge, Breite, Höhe (Chassis)	9.330 x 2.550 x 3.550 mm
Radstand	5.175 mm
Leergewicht lt. Hersteller	7.110 kg
Nutzlast	ca. 7.890 kg
zul. Gesamtgewicht	15.000 kg
Kraftstofftank	200 Liter
Adbluetank	30 Liter
Zul. Anhängelast	18.000 kg

### Motor

Reihensechszylinder-Diesel, Common-Rail-Direkteinspritzung, 4 Ventile pro Zylinder, VGT-Abgasturbolader, Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Kat.

Hubraum	6.728 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	206 kW/280 PS bei 1.950–2.500 U/min
Max. Drehmoment	1.000 Nm bei 1.250–1.950 U/min
Motorbremsleistung	118 kW/160 PS bei 2.800/min

### Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Gang-Getriebe AS-Tronic ZF 12AS 1210, Übersetzungen von 10,37 – 0,813, Hinterachsübersetzung  $i = 3,73$ .

### Fahrwerk

Starre Vorderachse an Zweiblatt-Parabelfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 5,3 t.  
Hinterachse: starre Hypoidachse, (optionale) Vierbalg-Luftfederung, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 10,7 t. Bereifung 285/70 R19,5 C.

### Bremsen

Elektropneumatisches Bremssystem mit Scheibenbremsen, ABS, ASR, elektronische Bremskraftverteilung; Motorbremse.

### Sicherheits- und Assistenzsysteme

ESP, Ecoroll-Funktion (nur mit Tempomat), ACC, Spurhalteassistent, Hillholder.

### Preis

Fahrgestell gemäß Testkonfig 101.970,00 Euro

### Messwerte

Testgewicht inkl. Fahrer und vollem Tank: 14.500 kg

Kraftstoffverbrauch und Geschwindigkeit

Strecke, Kraftstoff, Geschwindigkeit (l/100 km) (km/h)

Autobahn leicht

16,7, 83,1

Autobahn mittelschwer

17,9, 81,5

Landstraße leicht

14,5, 60,1

Landstraße schwer

19,1, 56,3

Gesamtstrecke

18,5, 64,5

Beschleunigung

0–50 km/h

16,6 (s)

0–60 km/h

23,9 (s)

0–80 km/h

36,4 (s)

Geräusch

bei 60 km/h

65,1 (dB/A)

bei 80 km/h

70,5 (dB/A)

als 5 m Radstand und 7,30 m langem Trockenfrachtkoffer an den Start. Gerade eben hat er die neueste Produktpflege durchlaufen, man erkennt das aufgefrischte Modell an seinem Kühlergrill. Sonst bleibt vieles wie gehabt. Nach wie vor öffnen die eher schmalen Türen weit, das Ein- und Aussteigen fällt hier nicht schwer. Das nicht zu knappe Platzangebot reicht für Tageseinsätze, selbst langbeinige Fahrer müssen im Eurocargo nicht klagen. Weil der Motortunnel nur wenig nach innen ragt, klappt das Wechseln zur Beifahrerseite ohne Turnübungen.

Ein Pluspunkt der betagten Eurocargo-Kabine ist nach wie vor ihre vorbildliche Übersichtlichkeit. Immer wieder gern genommen: Das tiefe Zusatzfenster in der rechten Tür, hier sieht man Passanten, die man woanders übersieht. Der Armatureträger mit Komponenten aus dem großen Stralis birgt keine Geheimnisse, das Cockpit ist noch bestens aus dem Vorgänger-Typen vertraut. Nur die DNR-Schalter fürs automatisierte Getriebe fallen jetzt schlanker und weniger aufgesetzt aus. Gut integriert haben die Designer das Office-Modul zwischen den Sitzen mit 12-Volt-Anschluss, mit zwei USB-Buchsen und einem tischähnlichen Deckel. Endlich genügend Becher- und Flaschenhalter, der Fahrer darf unterwegs Durst haben. Ebenfalls nicht ohne: die Fahrerhaus-Rückwand wird für Ablagekörbe und vernünftige Garderobehaken genutzt. Überhaupt kann man dem bewährt-bekanntem Eurocargo-Fahrerhaus nichts Negatives nachsagen – es ist gut verarbeitet, bietet Platz genug und Fahrkomfort, darüber ist später noch zu reden.

### Lineare Kraftentfaltung

Zuerst muss der Testkandidat auf die Waage. Mit Komplettausstattung ist er nicht der Leichteste im Revier, er trägt einen robusten Spierkoffer samt 1,5-t-Ladebordwand auf dem Rahmen. Da bringt auch die Vierbalg-Luftfederung an der Hinterachse ein paar zusätzliche Kilos auf die Waage – aber ein schwerer Brocken ist der Iveco nicht. Die Achslastreserven fallen nicht üppig aus, die 5,3-t-Vorderachse kann bei schweren Ladestücken schon mal überfordert werden. Der Motor unter der Kabine macht sich leicht, der kompakte Sechszylinder heißt Tector 7 und holt jetzt aus 6,7 l Hubraum 280 PS und 1.000 Nm Drehmoment. Trotz stattlicher Nennleistung ist der Reihensechser kein Kraftprotz, aber mit dem Testgewicht von 14,6 t hat er wenig Mühe. Geschmeidig nimmt er ohne Turboloch Gas an, braucht aber ein paar Drehzahlen, um richtig munter zu wer-

den. Die ihm aber locker von der Hand gehen, über ein breites Plateau – von 1.250 bis 1.950 Umdrehungen – kann der Fahrer über die volle Kraft von 1.000 Nm verfügen. Und weil die Antriebskonfiguration stimmig ist, bleiben Drehzahlorgien die Ausnahme.

Mit knapp 1.400 Umdrehungen tourt der Eurocargo über die Landstraße – im elften direkten Gang, der die geringsten Wirkungsgradverluste liefert, oder mit 1.200 Touren im 12-ten. Knapp 1.600 Umdrehungen reichen für Tempo 85 auf Autobahnen, natürlich im größten Gang des Overdrive-Getriebes. Steigen die Fahrwiderstände, sinkt die Drehzahl rapide – aber kein Problem mit der 12-stufigen AS-Tronic. Das rechnergesteuerte ZF-Getriebe schaltet fix und waltet voll automatisiert, so wird der Fahrer in vielen kniffligen Situationen entlastet. So gut wie immer passen die Übersetzungen zur Leistungsanforderung, die Schaltqualität bleibt ohne Beanstandung. Den einen oder anderen Zehntelliter Diesel spart dann die Ecoroll-Funktion, wenn es leicht bergab geht – hier würden wir uns noch etwas Feintuning wünschen.

## 1a-Fahreigenschaften

Auf manuelle Schaltungen kann der Fahrer im Normalfall verzichten, auch wenn sie nur einen lässigen Fingertipp am rechten Lenkstockhebel kostet. Den Genuss trübt nur der deftige Aufpreis fürs automatische Getriebe, vor dem viele Unternehmer gerade im Verteilerverkehr zurückschrecken. Wer hier spart, zahlt später drauf. Denn die AS-Tronic amortisiert sich von selbst und auf schweren Topografien noch schneller. Wie man es richtig macht, sieht man beim Konkurrenten Daimler. Alle mittelschweren Atego schalten von Haus aus automatisch, hier handeln die Stuttgarter konsequent.

Es liegt nicht nur am Getriebe – der fast 10 m lange Zweiachser lässt sich mühelos dirigieren. Leichtfüßig zirkelt der Eurocargo durch enge Kehren und winkelige Straßen, unebene Fahrbahnen werden ohne erhöhten Aufwand überrollt. Der Iveco fährt blitzsauber geradeaus und folgt seiner exakten Lenkung mit Präzision. Hohe Produktreife beweist sein Setup: Mit langen Parabelfedern vorn und aufwändiger Vierbalgfederung an der Antriebsachse steckt der mittelschwere Eurocargo auch deftig ondulierte Fahrbahnen mühelos weg, ohne die Kabine und ihre Insassen ins Taumeln zu bringen.

Etwas Gefühl im rechten Fuß verlangen die pneumatischen EBS-Scheibenbremsen: Sie brauchen einen festen Tritt, um dann aber

zügig den Anker zu werfen – man vermutet fast, man hätte es noch mit der altherwürdigen Luftbremse zu tun. Die einstufige Motorbremse, eine simple Auspuffklappenbremse, hört man mehr, als man sie fühlt. Okay, mit 160 PS Bremsleistung bei 2.800 Touren hält sie den 15-Tonner im Soloeinsatz bergab, im Anhängerbetrieb muss man sich frühzeitig vorsehen.

## Aus kalkulatorischer Sicht

Wenig Grund zur Kritik liefert der Gesamtverbrauch von 18,5 l/100 km. Auch die letzten Zwölftonner auf unserer Teststrecke haben kaum weniger Diesel verbraucht. Erst recht positiv stimmt der Kraftstoffverbrauch, wenn man die grob profilierten Conti-Regionalreifen mit in Betracht zieht. Der kleine Tector-7-Sechszylinder ist ein ziemlich guter Futtermahlwerk, er kommt wie die meisten Iveco-Diesels ohne Abgasrückführung aus. Der Kraftstoffverbrauch ist aber immer auch das Ergebnis vieler Detail-Maßnahmen. Deshalb verdient der an den Ecken und Kanten sanft gerundete Spier-Koffer ein Extrakompliment, auch weil das Spoiler-Paket ab Werk den Auf-



**Kompaktes Fahrerhaus mit hervorragender Raumökonomie: genug Platz für Fahrer, nur ein kleiner Motortunnel**



**Modifikation im Cockpit: Jetzt erhält der Eurocargo ein Funktionslenkrad und zahlreiche Ablagen.**

**Neu in der Mittelkonsole: ein neues DNR-Schalterfeld fürs Getriebe**

bau in der Luftanströmung sauber abdeckt. Betrachtet man die Verbrauchsergebnisse im Detail, fällt der Eurocargo in keiner Disziplin aus dem Rahmen. Maßvolles Tempo auf Landstraßen quitiert der Eurocargo mit löblichen 14,5 l, im innerstädtischen Stop-and-Go messen wir noch immer sparsame 21 l/100 km.

Was wir im Iveco-Sortiment, und nicht

nur da, vermissen: einen wahrhaft nutzlastoptimierten 15-t-Solist. Warum findet man hier keinen leistungsstarken Vierzylinder mit 200 Kilo Gewichtsvorteil in der Verkaufsliteratur? 210 Pferdestärken, gepaart mit einem automatischen Getriebe, reichen für 15 t und sparen zumindest auf flacher Topografie. Mehr braucht es nicht im Verteilerverkehr, wo man mit Vollauslastung startet und teilbeladen zurückkehrt. Den souveränen Sechszylinder wollen wir aber nicht missen: dort, wo er gebraucht wird, bei schwerer Topografie im Gebirge und für den Anhängerbetrieb.

### Fazit

Wer einen Mittelgewichtler sucht, wird mit dem aufgefrischten Eurocargo von Iveco gut bedient. Der Eurocargo bietet bewährte Kost ohne Schwachstellen und Highlights. Für seinen Fahrer gibt es im Innenraum jetzt etwas mehr Komfort und Infotainment, der Rest bleibt wie gehabt. Der 280-PS-Sechszylinder bietet genug Kraft für schweres Terrain, die Variante mit 320 PS hat nur wenig mehr Mumm in den Knochen. In jedem Fall empfehlenswert ist das automatisierte 12-Gang-Getriebe, das den Fahrerjob im Eurocargo so sehr erleichtert. Und es spart Kraftstoff, reduziert den Verschleiß und amortisiert über die Betriebszeit den Aufpreis.

**Wolfgang Tschakert**



