

Iveco Eurocargo 120E25
mit Doppelkabine:
Gute Nutzlast, viele
Talente



Kompetenter Italiener

Bis zu sieben Sitze mit
Sicherheitsgurten und
gutem Komfort

Der 12-Tonner von Iveco ist ein Alleskönner, mit Doppelkabine und Kipperfahrwerk stellt er seine Talente bei Galabau und Kommunen unter Beweis. Er macht sich gut – als Kipper, Mannschafts- oder Maschinentransporter.

Seine Jugend hat er längst hinter sich, in seinem Segment gilt er als Evergreen. Und dennoch sieht man ihm seine lange Karriere nicht an. Vor wenigen Jahren bekam er eine Frischzellenkur verpasst, demnächst soll er neue Euro-6-Motoren und ein Facelift bekommen. Hierzulande ist er kein Unbekannter, regelmäßig rangelt er mit seinem Wettbewerber von MAN um Platz zwei oder drei im Revier. Was auch nicht verwundert: Die mittelschwere Baureihe des italienischen Herstellers hält interessante Varianten bereit, die es nicht bei jedem gibt. Der 12-Tonner mit Doppelkabine ist

so ein Fall. Er kann ziemlich viel und kommt trotz langer Bauzeit noch ziemlich frisch daher.

Werksseitig wird der Eurocargo-Kipper mit Doppelkabine als eigenes Modell gehandelt. Der 12-Tonner mit zulässigen 11,99 t stemmt laut der zulässigen Achslasten 14 t – worauf es bei sperrigen oder sehr schweren Ladegütern ankommt. Seine Achsen sind ausschließlich blattgedeutet, davon wird später noch zu reden sein. Zwei Radstände gibt es, der mit 4,2 m etwas längere gilt als ausgewogenes Maß. Man lädt auf die Meiller-Kippbrücke, was draufpasst und hat noch immer nicht überladen. Als

Eine Doka aus laufender Serienfertigung gibt es nur selten, bei Iveco gehört sie zum modularen Baukasten.

Einstiegs- oder nutzlastoptimiertes Modell bekommt man ihn mit 3,9 l kleinem Vierzylinder und 182 PS serviert. Sein Drehmoment beschränkt sich dann auf 610 Nm, sein zulässiges Zuggesamtwicht auf die Mitnahme eines auflaufgebremsten Anhängers. Will man mehr, ist es sinnvoll, zum stärkeren Sechszylinder zu greifen. Mit 251 PS erlauben die Iveco-Techniker bis zu 21 t Gesamtzuggewicht – schon demnächst soll es den Tector-Sechszylinder mit Euro-6-Zertifikat geben, der aus seinen sechs größeren Töpfen deutlich mehr Dampf generiert.

Eine Doppelkabine aus laufender Serienfertigung gibt es auch nur selten, bei Iveco gehört sie zum modularen Baukasten. Sie bietet reichlich Platz für ein Siebener-Team – auf der Rückbank für vier, die mit Omnibuskomfort zur Baustelle reisen. Platz in Hülle und Fülle, die Güte der Sitzmöbel verdienen ebenso Sympathiepunkte wie die erstaunlich leisen Antriebsgeräusche. Unter der Rückbank lässt sich trefflich verstauen, was man besser nicht sichtbar verwahrt – teure Elektro-Werkzeuge beispielsweise, allzu viel Platz ist hier allerdings nicht vorgesehen. Auch kein Feststeller des Polsters, der Griff unter die Bank ist nicht so einfach. Und wohin mit dem nassen Friesennerz oder Bau-Helmen? Hier fehlen Haken und Ablagen, die ja nur kleines Geld kosten. Auf den Vordersitzen ist die Welt in Ordnung. Am Fahrerarbeitsplatz weist die umständliche Handhebelverstellung der Lenksäule auf die lang zurückliegende Fahrzeugentwicklung hin.

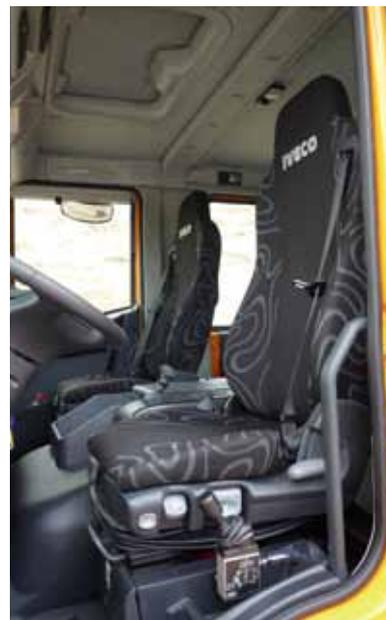
Wenig Kraft im Drehzahlkeller

Aber sonst fühlt man sich wohl, sitzt man abfahrtbereit hinterm Steuer. Das liegt zum einen an der ausgezeichneten Übersicht, nach vorn und zu den Seiten. Der Schalthebel und alle Bedienelemente gehen prima zur Hand, man kann hier nicht meckern. Mit einer Schlüsseldrehung meldet sich sofort der aufgeweckte Sechszylinder-Diesel, der es auf 251 PS bringen soll. Fürs Anfahren genügt der zweite Gang, jedenfalls in der Ebene, der kleinvolumige Reihensechser tritt jedenfalls willig an. Nicht allzu kräftig, schließlich legen sich ja nur maximal 850 Nm ins Zeug. Aber immer fleißig und rege, richtig bei Kräften ist der kultivierte Diesel ab 1.200 und bis 2.000 Touren. Das Gesamtgewicht von 17,5 t kommt natürlich erschwerend hinzu, denn unser Iveco führt einen 3,5 t schweren Kompaktbagger auf einem kompakten Tieflader mit sich. Da heißt es kräftig am Schalthebel

zu rühren, was auch nicht schwerfällt. Neun Vorwärtsgänge wollen mit Range-schalter sortiert werden, der Fahrer hat's schnell kapiert. Auch, dass der Motor fleißig drehen soll, damit es zügig vorangeht. Zu Hilfe kommt dem 5,9 l kleinen Tector-Sechszylinder seine kurze

Achsübersetzung, die im großen Gang auf der Autobahn bei 80 km/h nach immer noch moderaten 1.700 Touren verlangt.

Was dem Betrachter sofort auffällt: Der orangefarbene Eurocargo rollt auf großen 10 R 22,5er-Pneus, die dem 4x2-Kipper im Gelände besser fahrbar machen. Maximale Radgröße plus 100-Prozent-Bereifung erhöhen die Bodentreue. Eindeutig übers Ziel hinaus schießen



Sitzqualität wie im schweren Truck
Ansehnliches Cockpit mit guter Ergonomie, das 9-Gang-Getriebe mit Gruppenschaltung
Es geht hoch hinauf: solide Stufen für die Mitfahrer (links)



Vorbildlicher Aggregatenschutz: massives Blech unter dem Kühler

Technische Daten

Iveco Eurocargo ML 120E25 4x2 DK



Motor

Tector-Reihensechszylinder, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzsystem, Einzel-Zylinderköpfe, halbhoch liegende Nockenwelle, Turboaufladung, Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 5/EEV (SCR)

Hubraum 5.880 cm³

Leistung 252 PS/185 kW bei 2.700/min

Drehmoment 850 Nm bei 1.250/min

Kraftübertragung

Manuelles 9-Gang-Schaltgetriebe Typ ZF 9S75 TO 9-Gang mit Crawler, einfach über-setzte Hypoidachse, Übersetzung i = 5,57.

Bordelektrik

Generator 28 V/70 A, Batterie 2 x 12 V/110 Ah

Fahrgestell

Vorderachse als starre Faustachse, starre angetriebene Hinterachse mit Diffsperr, Halbeliptik-Blattfederung mit Stoßdämpfern und Stabilisatoren vorn und hinten. Bereifung 10 R 22.5

Bremsanlage

Pneumatisches Zweikreisssystem mit Scheibenbremsen, ABS, ASR, Dauerbremse

Maße und Gewichte

L x B x H 7.602 x 2.360 x 2.821 mm

Radstand 4.185 mm

Tankinhalt Diesel/Adblue 115/25 l

Zul. Achslast v/h 4800/9.200 kg

Zul. Gesamtgewicht 11.990 kg

Leergewicht fahrfertig 6.630 kg

Nutzlast Motorwagen 5.360 kg

Fahrerhaus

Doppelkabine mit zwei Einzelsitzen und 4er Sitzbank hinten, Beifahrerdoppelsitzbank Serie

Fliegl-Zentralachs- Anhänger TPS 118 Bau + Heck 6.2

Fahrgestell

Achsen-Doppelachsaggregat BPW mit Schrägrollenlagerung

Federung Parabelfederung mit Stahl/Gummi-Lagerung und mechansichem Achs-lastausgleich (Wippenausgleich)

Bremsen Zweileitungs-Druckluft-Trommelbremsen; S-Nocken an allen Achsen, Handspindel-Feststellbremse, ABS, ALB

Bereifung v/h235/75 R17.5

Elektrik 24 Volt

Zug Einrichtung

Zugholm mit 40 mm Zugöse, per Spindel über 250 mm höhenverstellbar, Getriebe-stützfuß

Aufbau

Plattform mit klappbaren und abnehmbaren Stirn- und Seitenwänden (400 mm Höhe), auf 900 mm abgesenktes Heck mit zwei mechanisch über Gasdruckheber ausklappbaren Auffahrrampen (2.300 mm Länge, 510 mm Breite). Sechs Zurrösen

Maße und Gewichte

L x B 8.050 x 2.550 mm

Max. Einfahrbreite 2.460 mm

Pritschenlänge 620 mm

Anhängehöhe 70 – 950 mm

Leergewicht 3.060 kg

Zul. Gesamtgewicht 11.800 kg

Nutzlast Anhänger 8.740 kg

Messwerte

Testgewicht 17.480 kg

Fahrgeräusch bei 85 km/h 69,9 dB(A)

Beschleunigung von 0–20/30/50/60 4,2/7,9/17,2/22,3 s

Beladen Landstraße

26,20 l/100 km bei 53,8 km/h

Beladen Autobahn

23,84 l/100 km bei 79,3 km/h

Gesamt

Teststrecke 218 km

Landstraßenanteil 78 Prozent

Verbrauch 25,6l/100 km



Abgasreinigung mit SCR-Katalysator und Additiv Adblue

die Iveco-Techniker, indem sie ihrem 12-Tonner deftige Trapezfedern verpassen. Ob es an der Überlastreserve liegt, um beispielsweise im Winter einen schweren Salzstreuer auf die Hinterhand zu laden? So aber schlägt und bockt der beladene Mittelschwere auf schlechten Fahrbahnen, dass es keine Art hat. Wie fährt es sich dann erst mit leerer Ladefläche?

Grundsätzlich verdient sich der Eurocargo mit seinen Fahreigenschaften aber gute Noten. Seine Lenkung arbeitet leichtgängig, wenig nervös und sehr präzise. Er fährt brav geradeaus, folgt den Lenkbefehlen leichtfüßig, und zirkelt mit kleinem Wendekreis auch um enge Radien. Seine kräftige Statur steckt auch den druckluftgebremsten Fünftonner im Schlepp locker weg. Wer ihm nicht zu viel zumutet, kommt zügig voran. Seine Trinksitten bleiben zivil, trotz hohem Rollwiderstand der kleinen Anhängerräder und dem Windfang im Schlepp. Ganz den großen LKW gibt der Eurocargo mit seiner pneumatischen Bremsanlage, deren Scheibenbremsen nach kräftigen Waden verlangen. Dazu die Motorbremse, die sich im Zugbetrieb als laues Lüftchen entpuppt, mehr kann man einem 5,9-l-Diesel mit Auspuffklappenbremse aber nicht erwarten.

Am Ende der Dienstfahrt

Technisch ist der mittelschwere Iveco noch immer auf der Höhe. Zumindest beinahe: Der 12-t-Kipper mit Doppelkabine ist kompetent ausgestattet sicher und lässt nur wenig zu wünschen übrig. Auf der Habenseite sind seine Fahreigenschaften zu finden, der Eurocargo fährt erfreulich flink und sicher. Wobei er noch immer auf ein modernes EBS-Bremssystem mit ESP-Schleuderschutz wartet, das er erst gemeinsam mit dem Euro-6-Motor bekommen soll. Die Kunden werden die großen Räder des 12-Tonnners schätzen, die sie woanders nicht bekommen. Weit weniger attraktiv sind die beinharten Trapezfedern, man kann es mit den Nehmerqualitäten auch übertreiben.

Wolfgang Tschakert

Verkaufserfolge in Sachen Schubboden

Kraker Trailers. Dass die Kraker-Schubbodenfahrzeuge Saison haben, zeigt sich aus der Entscheidung der Firma Münchner Recycling für den CF-Best, Krakers Standardtrailer, der mit verschiedenen Optionen ausgestattet werden kann. Hier sind dies ein extra starker Boden für den Transport von Abfall, sowie Verschleißplatten aus Edelstahl an der Innenseite der Seitenwand. Soverbo aus Belgien entschied sich für einen Kraker mit hydraulischem Dach und hydraulischer Heckklappe. Vorteile: Das Klettern aufs Podest ist nicht mehr nötig, denn mit einem Druck auf den Knopf öffnet/schließt das Dach sich automatisch. Das Gleiche gilt für die Heckklappe. Das Soverbo-Dach ist ein zweiteiliges Dach. Dieses hat weniger Raum nötig, um geöffnet zu werden.

Für einen deutschen Transporteur von Kaffeebohnen hat Kraker einen kurzen Auflieger mit Laufgitterdach entwickelt. Die Säcke mit den Kaffeebohnen werden von oben entleert. Um sicher über das Dach zu laufen, ist die Seitenkante des Daches mit einer Klappschiene versehen.

Auflieger für Rüben haben andere Spezifikationen als die Standardtrailer. Die Fahrzeuge sind 2 bis 3 m kürzer und müssen eine maximale Wendigkeit haben, weil sie oft an schwer erreichbaren Stellen laden müssen. Das Fassungsvermögen eines Aufliegers für Rüben ist niedriger, aber durch das Eigengewicht des Produkts wird der Trailer dennoch maximal beladen. Das Untergestell eines Aufliegers für Rüben muss auch gegen einen Stoß gefeit sein, denn hier werden auch oft unbefestigte Wege

befahren. Früher wurden für den Transport von Rüben Kipper eingesetzt. Der Nachteil ist, dass hier immer eine bestimmte Höhe notwendig ist, um zu entladen. Der größte Nachteil ist jedoch, dass das Kippen von Rüben nicht ohne Risiken ist: Durch die ungleiche Verteilung der Ladung und folglich des Gewichts beim Entladen liegt hier eine nicht unbeträchtliche Chance zum Umkippen vor. Ein Schubbodenauflieger von Kraker kann immer und überall sicher entladen.

Der Kraker für die Firma Münchner Recycling verfügt über einen extra starken Boden für den Abfalltransport.

PEMA

Qualität
Mobilität
Flexibilität

Kompletter Service. Volle Mobilität.

In den PEMA Werkstätten in neun Ländern erwarten Sie nur erstklassige Mechaniker. 24 Stunden am Tag. Sieben Tage die Woche. Hier werden für Sie mehrere zehntausend Ersatzteile bereitgehalten – damit Sie

sich lästige Verzögerungen ersparen. Selbstverständlich sind die PEMA Werkstätten auch für Notfälle gerüstet und über eine zentrale Service Hotline immer zu erreichen. **Mehr erfahren Sie unter www.pema.eu**

 **SOCIETE GENERALE**
Equipment Finance

Ihr Kontakt zu PEMA 0049 (0)5521 8600 | www.pema.eu