



# Bewährungsprobe in Oberbayern

Aufgefrischt und modellgepflegt stemmt der 16-Tonner von Iveco mit kleiner Tector-Maschine legal fast zehn Tonnen Ladung. Im Alltag macht der Mittelgewichtler eine gute Figur, sogar mit einem Tieflader im Schlepp.

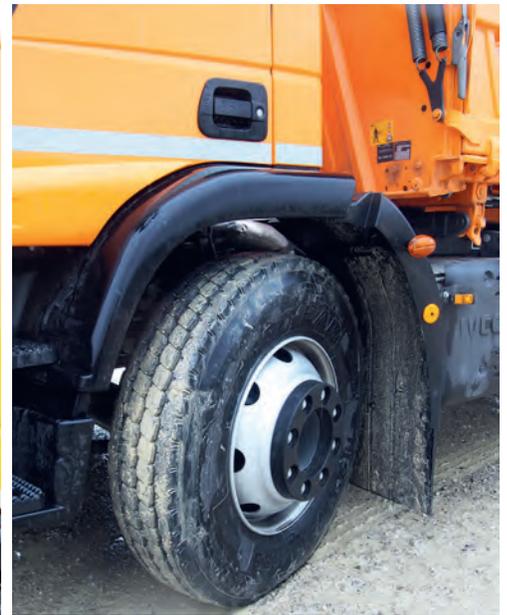
**M**an mag den Marketing-Botschaften nicht mehr so recht glauben, auch wenn der Hersteller von einem neuen Eurocargo spricht. Richtig neu sieht der mittelschwere Kipper nicht aus, man kennt den kantigen Gesellen schon seit vielen Jahren. Neuerdings trägt er ein breites Grinsen im Kühlergrill, damit hebt er sich von seinen betagteren Brüdern ab. Aber muss man das Rad immer neu erfinden? Was sich bewährt, wird weitergebaut, das kann man auch den Kunden verkaufen. Der

Eurocargo präsentiert sich jedenfalls recht zeitgemäß und muss die Konkurrenz nicht fürchten. Unser Testfahrzeug ist ein 16-Tonner mit Meiller-Kipper, man fragt sich unwillkürlich: warum 16 und nicht gleich 18 t? Eine Schippe mehr Kies, etwas mehr Nutzlastreserve wäre sicher nicht verkehrt. Aber grundsätzlich ist der Eurocargo 160 E 320 für seinen Job schon recht gut gerüstet, er stemmt legal mehr als 9 t auf dem Ladungsträger. Die Meiller-Kippbrücke ist genau so groß, wie sie sein muss, robust und handsam –

mit 3,1 m, dem kürzesten Radstand, ist er solo mindestens so flink und wendig wie ein Daily-Transporter.

## Bekannt solide

Noch immer zählt der Eurocargo zu den Bestsellern im Revier. Er ist kein Blender, auch keiner, der mit technischen Feinheiten die Wettbewerber verdrängt. Der Iveco-Mittelgewichtler spielt eher die Karte des soliden, bekannten Lastwagens. Vergleichsweise günstig kalkuliert und mit freundlichen Rabatten garniert wirbt er



**Test wie in der Praxis: Mit einer Ladung Kies und Baumaschine unterwegs zur Baustelle – der Iveco-Mittelgewichtler Eurocargo 160 E 32 muss mit 26 Tonnen zurecht kommen.**

**Ein Baumaschinentransporter ist kein Schnellzug: Mit dem hohen Schwerpunkt auf dem Tandemachs-Anhänger ist Vorsicht geboten (oben). Genug Platz für den Tageseinsatz: Aber die Knebel-Lenk säulenverstellung gehört längst ins Museum (links). Semi-geländetauglich: Omnitrac-Bereifung (Goodyear) im Format 11 R 22,5 mit hohen Reifenschultern**

für sich, ein umfangreicher Baukasten mit verschiedenen Radständen, Fahrerhausvarianten und Motorleistungen unterstützt die Bemühungen der Iveco-Verkäufer. Das passende Modell für den eigenen Bedarf zu finden, fällt nicht allzu schwer.

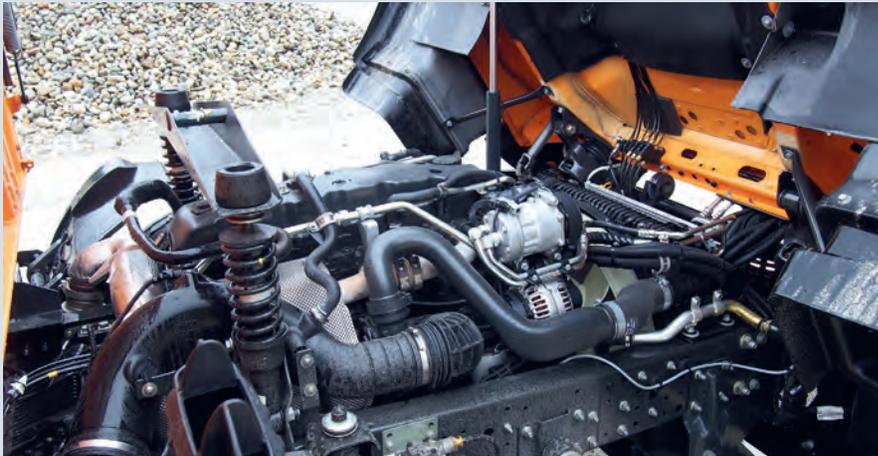
Als schlagendes Argument dient noch immer das Fahrerhaus, schlank, aber mit genug Platz für drei. Nach wie vor öffnen die eher schmalen Türen weit, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Das nicht zu knappe Platzangebot reicht für Tageseinsätze, selbst langbeinige Fahrer müssen im Eurocargo nicht klagen. Weil der Motortunnel nicht weit nach innen ragt, klappt das Wechseln zur Beifahrerseite ohne Turnübungen. Ein Pluspunkt

der betagten Eurocargo-Kabine ist nach wie vor ihre vorbildliche Übersichtlichkeit. Das Cockpit mit Komponenten aus dem großen Trakker birgt keine Geheimnisse, man kennt die Verhältnisse noch von den Vorgängertypen. Nur die DNR-Schalter fürs automatisierte Getriebe fallen jetzt schlanker und weniger aufgesetzt aus. Und endlich gibt es genug Becher- und Flaschenhalter, der Kipperfahrer darf unterwegs Durst haben. Ein Dokumentenfach an der Fahrerhausrückwand, eine Hakenschiene für Jacke und Helm, ein Druckluftanschluss für die Reinigung – der kleine Iveco zeigt sich hier kompetent für den Bau.

Auch mit einer robusten Stahlstoßstange, Scheinwerfergittern und hochge-

setzten Tanks für Kraftstoff und Hydraulik, antriebsseitig bringt er nur mit, was unbedingt nötig ist. Es gäbe ja auch einen geländebegabten 4x4-Allradler, unser Eurocargo bescheidet sich mit angetriebener Hypoid-Achse, die sich im Bedarfsfall sperren lässt. Der Eurocargo-Kipper kommt auf seinen hohen 100-prozentigen Semigeländereifen im Format 11 R 22,5 gut über Baustraßen und leichtes Gelände, sie verschaffen ihm ein paar Zentimeter mehr Bodenfreiheit und einen steileren Böschungswinkel vorn – der allerdings durch den vorgeschriebenen Unterfahrerschutz wieder etwas eingeschränkt wird. Der starre Heckunterfahrerschutz macht es nicht besser, er wird dann und wann mal durch einen

**Technische Daten Iveco Eurocargo ML160E32K**



**Motor:**

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

Hubraum	6.728 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	320 PS (235 kW) bei 2.500 U/min
max. Drehm.	1.100 Nm bei 1.250 U/min
Motorbremsleistung	118 kW/160 PS bei 2.800/min

**Maße und Gewichte:**

Länge x Breite x Höhe	5.780 x 2.400 x 2.821 mm
Radstand	3.105 mm
Leergewicht lt. Hersteller	6.670 kg
Nutzlast	9.250 kg
zul. Gesamtgewicht	15.990 kg
Kraftstofftank	120 l
Adbluetank	30 l
Zul. Zuggesamtgewicht	35.000 kg

**Kraftübertragung:**

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Gang-Getriebe AS-Tronic ZF 12AS 1210, Übersetzungen 10,37–0,813, Hinterachsübersetzung i = 4,89.

**Fahrwerk:**

Starre Vorderachse an 3-Blatt-Parabelfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 5,8 t. Hinterachse: starre Hypoidachse, 4-Blatt-Parabelfederung, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 10,9 t. Bereifung 11 R22,5 C.

**Bremsen:**

EBS-Bremssystem mit Scheibenbremsen, ABS, ASR, elektronische Bremskraftverteilung; Auspuffklappen-Motorbremse.

**Sicherheits- und Assistenzsysteme:**

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

**Preis**

Testfahrzeug mit ZF 12AS 1210: 107.390 Euro  
Meiller-Kippbrücke ab Werk Iveco: 14.080 Euro

**Fliegl TPS Plattformanhänger**

**Bauart:**

Tandem-Plattformanhänger mit SAF (opt. BPW) Doppelachsaggregat mit Trommelbremsen, Parabelfederung in Stahl/Gummi-Lagerung und mechanischem Achslastaussgleich (Wippenausgleich)  
Bereifung: 205/65 R 17.5  
Bremsen: Zweileitungs-Druckluftbremsanlage mit Federspeicher-Feststellbremse, ABS, ALB

**Fahrgestell:**

Feinkornstahlchassis, 6 paar Zurrösen (3 t Belastbarkeit) 2 Paar Zurrösen 5 t im Boden verschraubt, Unterfahrerschutz Stahl, Seitenanfahrerschutz Aluminium, Bordwände, Stirnwand und Eckrungen aus Aluminium-Hohlprofile, seitlich verschiebbare Stahl-Auffahrampen mit Federheber, 2.300 mm lang, 510 mm breit,

**Maße und Gewichte:**

Länge x Breite x Höhe	8.080 x 2.550 x 850 mm
Pritschenlänge	6.200 mm
Zugholmlänge	1.150 kg
Kupplungshöhen	700–950 mm
Leergewicht	3.700 kg
zul. Gesamtgewicht	13.500 kg
Nutzlast	9.800 kg
Stützlast	900 kg

**Preis ab Werk, netto**

18.500 Euro

Gerade am Bau möchte man ja nicht mit Leistung sparen. Und mit 320 PS für einen 16-Tonner ist man gut gerüstet. Der Hersteller gesteht seinem Mittelgewichtler sogar 35 t Zuggesamtgewicht zu, das mag ein wenig optimistisch klingen. Der Tector 7, ein leichter Sechszylinder, der die Euro-6-Abgasgrenzwerte nur mit SCR-Kat erfüllt, holt aus 6,7 l Hubraum stattliche 320 PS - mit nur 1.100 Nm maximalem Drehmoment ist er kein Kraftprotz. Als Solist ist der Eurocargo souverän motorisiert. Der Vierventil-Sechszylinder hängt sauber am Gas, die knackig kurze Achsübersetzung bringt ihn flott auf Trab. Rund 1.600 Touren braucht es für 80 km/h in Gang 12 auf der Autobahn, auf ebener Landstraße kann man im großen Gang mit 1.100 Umdrehungen rollen. Und fürs Rangieren bitte den Modus „Slow“ aktivieren, damit werden für gefühlvolles Reversieren Drehzahl und Drehmoment begrenzt.

Aber wie geht es voran, wenn er zusätzlich einen Anhänger ziehen soll? Ist ja gängige Praxis bei kleinen Bauvorhaben oder im Galabau: Mit Baumaterial und einer Baumaschine auf dem Tieflader geht es zur Baustelle, auf dem Fliegl-Tieflader steht ein Case-Bagger, ganze 8,7 t schwer. Der Zug wiegt mehr als 26 t, da muss der Reihensechser schon mächtig kurbeln. Aber das kann er, er kennt auch keine Anfahrschwäche. Zu Hilfe kommt ihm das automatisierte AS-Tronic-Getriebe, das viel und zügig schaltet und mit den passenden Gängen die Fuhre am Laufen hält. Wer hier den Aufpreis von 3.600 Euro scheut und stattdessen das serienmäßige Neungang-Handschaltgetriebe wählt, bestraft den Fahrer mit Schwerarbeit.

**Ausreichend Leistung**

Dem Iveco-Fliegl-Bauzug wird nichts geschenkt, er muss sich auf oberbayerischen Voralpenstraßen bewähren. Die Leistung reicht, sagt das Testprotokoll, auch die Fahreigenschaften des Eurocargo sind nicht ohne. Natürlich sind die 100-Prozent-Reifen kein Ausbund an Präzision, auch der ultrakurze Radstand lässt sich durch wellige Fahrbahnen irritieren. Aber der Kompromiss, den der Eurocargo bietet, ist bemerkenswert. Trotz massiver Parabelblätter an den Achsen federt er vergleichsweise gut und zieht den Zentralachshänger samt hoher Ladung recht achtbar über den Kurs. Bergab raten wir



Kein Schalthebel verstellt den Weg: Das automatisierte Getriebe wird mit den DNR-Schaltern aktiviert.

zur Vorsicht: Die Auspuffklappenbremse verzögert laut und nur wenig, die Radbremsen werden stärker gefordert. Sie verlangen nach einem festen Tritt – man glaubt fast, es noch mit einer altherwürdigen Luftbremse zu tun zu haben.

Auch der vielseitige Fliegl-Transporter macht seine Sache gut. Auf der Habenseite verbucht der großformatige 13,5-Tonner eine Nutzlast von knapp 10 t, mit Bordwänden und vielseitigen Sicherungsvorrichtungen eignet er sich für

Baustoffe und Maschine. Er ist ordentlich verarbeitet, seine Auffahrrampen lassen sich einfach bedienen. Er läuft auch sauber hinter dem Zug-LKW her, seine verstellbare Deichsel passt sich sauber an die Kupplungshöhe im LKW Heck an. Nur der vordere Stützfuß ist zu tief montiert, der sitzt leicht auf und kann jederzeit beschädigt werden.

### Unser Fazit

Wer einen Mittelgewichtler sucht, wird mit dem aufgefrischten Eurocargo von Iveco gut bedient. Er bietet bewährte Kost ohne Schwachstellen und Highlights. Der Betreiber schätzt die Nutzlastreserven, der Fahrer den verbesserten Komfort und neues Infotainment. Der 320-PS-Sechszylinder bietet genug Kraft für schweres Terrain – oder einen Anhänger. 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**

## Miete all-inclusive.

Rundum sorglos mit Rental von MAN Financial Services.

Überzeugen Sie sich jetzt auf unserer Website in neuem Design von unserem ganzheitlichen Rental-Produktportfolio.

Profitieren Sie außerdem von den MAN Card-Vorteilen:

- Individuelle Preisvorteile beim Tanken
- Nationales und internationales Tankstellen- und Servicenetz
- Beschleunigung von Werkstattaufenthalten durch Servicefreigrenzen

Unsere MAN Verkäufer und Rental-Berater sind deutschlandweit in allen MAN Truck & Bus Stützpunkten für Sie vor Ort

Rental von MAN Financial Services  
EURO-Leasing GmbH · Hotline 01806 254673\*\*  
Hansestr. 1 · 27419 Sittensen · [www.manrental.eu](http://www.manrental.eu)

**MAN | Financial Services**  
Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.\*



\*Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG sowie deren Schwestergesellschaft, die Volkswagen Bank GmbH, erbringen unter dem gemeinsamen Kennzeichen „MAN Financial Services“ verschiedene Leistungen. Es handelt sich hierbei um Bankleistungen (durch Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch Volkswagen Versicherung AG) sowie Rentalleistungen (durch EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | \*\* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.