



Iveco Eurocargo 80 E 18 K

# Evergreen mit hohen Reserven

Der 7,5-Tonner von Iveco ist ein richtiger LKW - der Bestseller Eurocargo bietet seinen Gegenspielern von Mercedes und MAN mit erstarktem Vierzylinder und automatisiertem Getriebe Paroli.

**D**er kleine Kipper von Iveco hat es wie seine Artgenossen von MAN, Mercedes oder Renault nicht leicht, die Kunden von seinen Talenten zu überzeugen. Nicht genug, dass die EU-Führerschein-Verordnung dem 7,5-Tonner an den Karren fährt - der Fahrernachwuchs darf nur bis 3,5 t ran oder muss gleich den C-Führerschein vorweisen. Wer den hat, greift jedoch oft zu einem 12-Tonner, der nicht nur auf der Nutzlastseite deutlich mehr zu bieten hat. Wer mit den Besitzstandrechten des alten Dreiers auf einem 7,49-Tonner besteht, sieht sich heute auch bei der leichten Fraktion um - Fuso Canter, Vario von Mercedes und von Iveco der aufgelastete Daily. Die pa-

cken glatt und völlig legal eine Tonne Nutzlast mehr auf die Pritsche und entlasten außerdem mit günstigen Beschaffungskonditionen sogar das Budget.

#### Nachhilfe aus dem Datenblatt

Das nackte Eurocargo-Fahrgestell bringt knapp 3,5 t auf die Waage, der Meiller-Aufbau schlägt mit mehr als 900 kg zu Buche, der fahrfertige Iveco-Kipper wird mit 4.780 kg registriert. Macht eine legale Nutzlast von 2.710 kg, nicht gerade berauschend für Eurocargo-Betreiber, aber immer noch besser als die Kapazität eines Mercedes Atego. Der ausgewiesene Iveco-Achttonner könnte deutlich mehr, mit Achslasten von 3,4 t vorn und 5,8 t

hinten bietet er hohe Reserven. Die gerade im Bau von Nutzen sind - mal ist es ein schweres Betonteil, das nur auf der Hinterachse sitzt, mal sind es Anbauteile wie Radladerschaufeln, die der kompakte Kipper stemmen muss. Der Eurocargo-Kipper versteht sich ohnehin nicht als reiner Schüttguttransporter, er ist einer dieser Tausendsassas, die jedes Baugeschäft braucht.

#### LKW-Technik und Matchbox-Optik

Gemessen an großen LKW wirkt der Eurocargo klein und leicht wie ein Transporter. Mit einer Aufbauhöhe von knapp 4 m hat der kleine Kipper eine überschaubare, leicht manövrierbare Gesamtlänge



**Er ist kein Nutzlastriese: Mit 2.700 kg liegt er auf Augenhöhe mit den Wettbewerbern von MAN und Mercedes.**

von 5,70 m. Besonderes Kennzeichen ist das kantige Fahrerhaus mit den tiefgezogenen Fenstern in den Türen. Die zierlichen 17,5-Zoll-Räder tragen zur typischen Matchbox-Optik dieser Gewichtsklasse bei. Die 100-Prozent-Bereifung im Format 9,5 R 17,5 liftet die Bodenfreiheit ein wenig, der kleine Kipper hat hier nicht allzu viel zu bieten. Das Fahrerhaus, man kennt es in Grundzügen schon seit vielen Jahren, haben die Designer und Techniker zuletzt noch mal richtig in die Mangel genommen. Es ist kompakt, bietet besten Überblick und jetzt auch eine richtig solide Inneneinrichtung. Positiv: der bequeme Einstieg vermerkt, nur eine Stufe ist zu überwinden. Ein Aha-Erlebnis beschert das modernisierte Cockpit, das mit einem funktionalen Armaturenräger und einem weit verstellbaren Lenkrad glänzt. Die Türen schließen satt, der Fahrersitz und die Beifahrerbank bieten vernünftigen Sitzkomfort, die Anmutung im Innenraum erfüllt jetzt hohe Automotive-Ansprüche. Attraktiv ist auch die Innenhöhe, der Platz hinter den Sitzen kann fürs Werkzeug genutzt werden. Es stört auch kein Schalthebel den Durchgang. Das Eurotronic-Getriebe arbeitet automatisiert – der Getrieberechner setzt den Leistungswunsch des Fahrers in konkrete Fahrleistungen um. Positiv punktet der kleine Iveco auch mit einer Kipphydrau-



## STANDSICHER BIS ANS LIMIT: VSL\*

Der Ladekran mit VSL-Technik - Variabler Stabilitäts Lektor - denkt mit.

Ihre Vorteile durch VSL:

- Durch die Vernetzung von Kran und Stützbein wird immer die optimale Hubkraft zur Verfügung gestellt.
- Steigerung von Arbeitssicherheit, Komfort und Hubkapazität.
- Genaue Hubkraftermittlung auch bei halb ausgefahrenen Stützbeinen!
- Hohe Standsicherung durch permanente Überwachung der Last des Kranes und Zuladung des Fahrzeuges.
- Durch kontinuierliche Überwachung werden Unfälle am Arbeitsplatz auf ein Minimum reduziert.
- Sicheres Arbeiten selbst im Grenzlastbereich.

\* Sicherheitssystem zur Abstützüberwachung nach geltender Maschinenrichtlinie EN12999

Für weitere Informationen erreichen Sie uns unter: 0511/77 05-0

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor**

Vierzylinder-Diesel, HPCR-Common-Rail-Direkteinspritzung, 4 Ventile pro Zylinder, Abgasturbolader mit Wastegate, Ladeluftkühlung, abgasarm nach EEV mit SCR-Kat.

Hubraum . . . . . 3.920 cm<sup>3</sup>  
 Nennleistung . . . . . 130 kW/177 PS bei 2.200 – 2.700 U/min  
 Max. Drehmoment . . . . . 570 Nm bei 1.250 – 2.100 U/min

**Antriebsstrang**

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Sechsganggetriebe Eurotronic ZF 6 AS 700 TO, Übersetzungen von 6,02 bis 0,79, Hinterachsübersetzung  $i = 4,56$ .

**Fahrwerk**

Starre Vorderachse an Halbelliptikfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 3,4 t. Hinterachse: starre Hypoidachse mit Halbelliptikfederung, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 5,8 t. Bereifung 9,5 R 17,5 C.

**Bremsen**

Hydraulisches Bremssystem mit Luftunterstützung, Scheibenbremsen, ABS; Motorbremse mit Auspuffklappe.

**Maße und Gewichte**

Länge, Breite, Höhe (Chassis):  
 5.690 x 2.286 x 2.617 mm  
 Radstand . . . . . 3.105 mm  
 Wendekreis . . . . . 12.500 mm  
 Leergewicht . . . . . 4.780 kg  
 Nutzlast . . . . . ca. 2.700 kg  
 zul. Gesamtgewicht . . . . . 7.490 kg  
 Kraftstofftank . . . . . 115 l  
 Adbluetank . . . . . 25 l



**Ab Werk mit Meiller-Kipper – der Aufbau der Münchner wiegt knapp 1 t.**

lik für das Fahrerhaus, während so mancher Wettbewerber hier noch auf die Muskelkraft des Personals setzt.

**Keine Geländeambitionen**

Die kompakten Maße des Eurocargo und große Einschlagwinkel der Vorderräder verleihen dem kleinen Italiener das Handling eines Transporters. Und wer innerstädtisch baut, schätzt die niedrige Höhe mit rund 2,60 m. Geht es ins Gelände oder auf eine Deponie, muss sich der Fahrer vorsehen. Hinderlich ist der relativ lange vordere Überhang, der den Böschungswinkel limitiert. Für leichte Bodenkontakte ist der Eurocargo mit (optionaler) Stahlstoßstange aber gerüstet und der stabile Kühlerschutz verhindert ernste Schäden. Mit geschaltetem Sperrdifferential bewegt sich der Iveco auch abseits befestigter Straßen, doch unbeladen ist gerade bei glattem Untergrund schnell Schluss mit lustig.

Mit zulässigen 3,4 t auf der Vorderachse packt der kompakte Iveco auch einen Ladekran. Für den Anhängerbetrieb ist unser Kandidat nicht gerüstet, er dürfte gerade mal 3,5 t ziehen. Optional kann der Kunde ein Anhängerpaket ordern, das dann allerdings nur ein manuelles Schaltgetriebe vorsieht.

**Leichtathlet mit rustikalen Manieren**

Mit dem Testgewicht hat der etwas ungehobelte Vierzylinder-Diesel keine Mühe. Dem Eurocargo wird im Test nichts geschenkt – er muss mit 8,2 t auf die Stre-

cke. Zügig beschleunigt der Iveco auf Tempo 80, das Temperament des 3,9-Liter-Motors reicht in allen Fällen. Mit 570 Nm Drehmoment ist er bei weitem nicht der Stärkste seiner Liga, aber im 7,5-Tonner zeigt er sich von seiner besten Seite. Bei Tempo 85 animiert der Getrieberechner den Common-Rail-Diesel zu 2.000 Umdrehungen, was aber dem Kraftstoffbudget nicht schadet. Im gemischten Verkehr, mit und ohne Beladung messen wir einen Durchschnittsverbrauch von gut 14 l/100 km, Leerfahrten quitiert der wenig geforderte Vierzylinder dann mit erstaunlichen 11 bis 12 l. Auch bei 60 km/h zieht der Vierzylinder im großen Gang durch, mit 1.800 Umdrehungen surft der kleine Motor mit maximaler Kraft auf einem breiten Drehmoment-Tafelgebirge. Schnell ist der passende Gang gefunden, der die Drehzahlen senkt. Im



**Ausgezeichnete Raumökonomie: Platz für drei, der Umstieg nach rechts gelingt mühelos.**

**TESTERGEBNIS**

*Kraftstoffverbrauch inkl. Adblue-Verbrauch, bewertet zu Kraftstoffkosten*

**Leerfahrten**

Landstraße . . . . . 12,64 l/100 km bei 61,28 km/h  
 Autobahn . . . . . 11,00 l/100 km bei 84,87 km/h

**Beladen**

Landstraße . . . 17,24 l/100 km bei 52,72 km/h  
 Autobahn . . . . 12,45 l/100 km bei 87,63 km/h

**Gesamt**

Teststrecke . . . . . 205 km  
 Landstraßenanteil . . . . . 78 %  
 Verbrauch . . . . . 14,12 l/100 km

**Fahrdynamik**

Beschleunigung von 0–20/40/60/80 . . . . .  
 6,1/11,9/20,5/33,2 s  
 Fahrgeräusch innen bei 85 km/h . . 67,5 dB(A)

Normalfall bewegt sich der Eurocargo im grünen Bereich des Drehzahlmessers, wer das Gaspedal behutsam behandelt, bekommt bei 1.400 Umdrehungen schon den nächsthöheren Gang serviert. Unter Vollast an Steigungen wird zum richtigen Zeitpunkt die Nenn-drehzahl bemüht, berg-ab verzögert die Motorbremse milde – mit der Beibremse erhält der Rechner das Signal, noch zwei Gänge zurückzuschalten.

Das überlastfähige Fahrwerk ist nicht von schlechten Eltern. Unbeladen hoppelt es zwar über Querfugen und andere Straßensünden, doch im Allgemeinen bietet der Eurocargo einen vernünftigen Kompromiss aus Traglast, Federungskomfort und Fahrsicherheit. Trotz kurzem Radstand läuft der Iveco sauber geradeaus. Die Hydraulikbremse (mit Luftunterstützung und Federspeicher-Feststellbremse) verzögert den flotten Kipper zuverlässig aus jeder Geschwindigkeit. Die Motorbremse reicht für leichte Beibremseungen, wenn man höhere Drehzahlen nicht scheut – da bleibt es nicht aus, auch einmal manuell zu schalten. Schließlich hat der Getrieberechner keine Augen.

#### Ende der Dienstfahrt

Im Wettbewerb der ausgewachsenen 7,5-Tonner wirbt der Altmeister Eurocargo mit guten Argumenten. Mit einem kompakten Fahrerhaus, das trotz des hohen Alters noch im-

mer übersichtlich und komfortabel ist und genug Platz für eine 3-Mann-Besatzung bietet. Der saubere Antrieb mit dem leichten Vierzylinder und Eurotronic verdient gute Noten, das Fahrwerk empfiehlt sich mit einer gelungenen Abstimmung.

Ob es sein Nachfolger besser kann? Schon bald soll ein völlig neu entwickelter Eurocargo die großen Fußstapfen des bewährten Evergreens füllen – er soll schon in Italien seine ersten Testrunden drehen.

WOLFGANG TSCHAKERT

# Balance of power

Energie trifft Kraft

kontrollierte Bewegung schafft Sicherheit



[www.fassigroup.de](http://www.fassigroup.de)

**FASSI**

KRANE OHNE KOMPROMISSE