



Iveco Eurocargo: Stadsrättan på nya vägar

Iveco Eurocargo är måhända inget för fina gatan. Men väl en funktionell och robust distributionsbil till bra pris. Men hur står den sig i svensk kretstrafik? Svensk Åkeritidning har svaret.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Läs mer om Iveco Eurocargo
på nästa sida



Tekniken

Det ska sägas direkt – sexan på 250 hästar räcker långt även utanför stadsmurarna – trots 15–16 tons totalvikt. Mot tidigare har tillverkaren nu fått ner bränsleförbrukningen genom en elektroniskt styrd fläktkoppling istället för viskokopplingen, som tidigare. Att Iveco också bytt ut motor- och bakaxeloljan till syntetisk har också presat förbrukningen ihop med kortare bytesintervaller.

Till Iveco Eurocargo finns idag tre växellådor men den sexväxlade manuella bör vara rätt ointressant för den nordiska marknaden som blivit allt mer automatiserad. Här säljer den sex- eller tolvstegade automaten bäst. För dagen fick vi dock hålla till godo med den sexväxlade med Eco-läge som tillbehör.

Eco-mode aktiveras när fordonet startas men kan stängas av manuellt. Enkelt kan sägas att ekonomiläget sparar bränsle genom att begränsa toppfarten, accelera-

tionen och kanske det viktigaste – att låta lådan växla vid lägre varv.

Växellådan kommer från ZF – vilket tyvärr blir tydligt lite då och då. Det är inte första gången jag märker att de kan missa i växlingarna om man stressar lådorna. Och snabba skiftningar mellan back och fram ... Ja, då blir det för mycket. Här gäller det att ta det lugnt och stanna ordentligt mellan lägesskiftningarna, vilket inte alltid går ihop med en stressig dag då allt måste klaffa.

Men på vägen är det inte mycket att anmärka på. Lådan segar duktigt ner till strax under 1 000 varv per minut innan den växlar. Och så länge den inte är under stress så funkar växlingarna fint. Men något att önska till 15–16-tonnarna kanske kan vara ett mellansteg till sex- och tolvstegarna. Kanske en åttastegad?

Komforten

Motorväg, skumpiga landsvägar, gamla betongvägar eller kullerstengator. Faktiskt finns inget att anmärka på. Eurocargo känns stabil och trygg på vägen, och det där att behöva sitta och parera var det inte tal om. Tvärtom är det helt klart en komfortabel bil, ja om det inte vore för det höga bullret då förstås.

Under dagen hann vi köra en sväng även med den fyrcylindriga, som upplevdes något bullrigare än de med sexan. Det mesta verkar komma genom bakväggen och inte från golvet. Men så är ju hyttkonstruktionen i grunden rätt gammal vilket bland annat märks på alla stolpar som tillsammans med de biffiga spegelarrangemangen gör att man får leta efter bilarna i cirkulationsplatserna. Det går dock inte bara att klaga. Det har jobbats en hel del med interiören, som ger ett genomtänkt, funktionellt men ändå elegant intryck. Stolarna är väl skålade och komfortabla med fullgoda inställningsmöjligheter. Dessa har fått nya material och textilierna svetsas nu samman för att hålla flera ägare ut. För lång hållbarhet är det också nya material och färger till klädseln i tak och på bakvägg. Ingen kan dock

tycka att Iveco håller hög finish interiörmässigt. Passformen är lite si och så på sina håll och plasten är ibland i klenaste laget. Rattjusteringen är ett kapitel för sig. Justeringsmöjligheterna är bra men vem kom på idén att låta en stor spakpaddel göra livet farligt för smalbenet? Under avdelningen konstruktionsmissar hittas också körriktningsvisarsignalen. Glöm pling eller klick. Här har vi då ett sydeuropeiskt ilsket oljket som får föraren att helst aldrig mer blinka.

Andra ljudliga detaljer är sidogardinen som dras ner manuellt men som släpps med en knapp och far upp med ett ka-brak.

Korthytten tillhör inte de rymligaste på marknaden i den medeltunga klassen men jämförelsevis med andra runt 7,5–12 ton så är den likvärdig. Och de som inte väljer tvåsistsoffan så kan den rymliga dokumentlådan väljas till. Denna är för övrigt försedd med skjutbart bord, två hållare för stora flaskor, en liten läslampa och USB-uttag för att ge strömförsörjning till förarens mobil, platta eller vad som nu behöver laddas.

bosse.norvinge@akeri.se

