



# Nyheter i ny förpackning







## Iveco Eurocargo har fått nya kläder men också en del ny teknik. Svensk Åkeritidning har provkört en långkörare för de korta turerna.

**TEXT OCH FOTO:** BOSSE NORVINGE

**L**astbilen som staden älskar – det är Ivecos payoff när de nu släpper ut nya Eurocargo. Och mycket riktigt är det i staden den bäst hör hemma, även om de större varianterna även passar för kretsdistribution.

Nu har man åter gjutit upp ytterligare en sats plastdetaljer som ska understryka att modellen genomgått en förbättring. Och det är fantastiskt vad ny plast i fronten och på nederdelen av hytten kan göra. Frontluckan med sin grill har fått ny form, likaså hörnpartierna med sidoluftriktarna vilket ger Eurocargo en klart modernare uppsyn med klarare koppling till nya Daily. Ny är också stötfångaren med nya lyktor och LED-varselljus. Visserligen i plast och gjuten i ett stycke vilket kan bli kostsamt då distributionstrafik gärna vill dra med sig törnar och skrap.

Vi fick möjlighet till en sväng runt kvarteret med nya Eurocargo och valde då att ta ut och lufta en 7,5-tonnare med den reviderade 190-hästaren som jag tror kan bli ett intressant val bland åkerier och budfirmor. Likt tidigare erbjuds två motorer, FPT Industrials Euro 6 Tector 5- och 7-motorer med totalt åtta motoreffekter från 160 till 320 hästkrafter. Alla renas med den patenterade Hi-SCR-tekniken utan EGR-ventil och med ett passivt partikelfilter vilken man är ensam om i sin klass. Vidareutvecklade är de två minsta Tector 5-motorerna, de fyrcylindriga med en effekt på 160 respektive 190 hästkrafter som särskilt optimerats för stadstrafik och vad det ställer för krav på maskineriet. Högsta motoreffekt uppnås på motorerna redan vid 2 200 varv/min jämfört med tidigare 2 500. Vridmomentet ökas på 160-hästaren från 580 Nm vid 1 250–1 950 varv/min till 680 Nm vid 1 100–1 600 varv. Den större 190-hästaren ökar sitt vridmoment med 20 Nm till 700 Nm även den vid varvtalet 1 100–1 600. Den upplevs bjuda på bra kraft vid låga varv, men i den hektiska italienska stadstrafiken eller när det går uppför upplevs det vara lite i underkant med kraft.

**EN NY TURBOLADDARE** är hemligheten till motorernas förbättrade egenskaper och utlovade bränslesparningar på upp till 8 procent vilket också inbegriper en tvåfarts elektromagnetisk kylflätskoppling, lågviskositetsolja och nyheten Ecoswitch som håller kvar högsta växeln så länge som möjligt och hellre väljer en nedväxling i dubbla steg. En annan ny funktion för modellen är Ecoroll som sänker förbrukningen speciellt under landsvägskörning. Men tillvalet Ecoswitch är kopplat till de automatiserade växellådorna och Ecoroll finns bara på den automatiserade tolvstegs växellådan. Växellådsalternativen är för övrigt

ZF sex- eller nioväxlad manuella, sex- eller tolvstegs automatiserade eller Allison's helautomatiska. Men på de nordiska marknaderna är det nästan uteslutande de automatiserade Eurotronic som gäller. Vi provade att köra på både ekonomiprogrammet och normalprogrammet, men den blev inte märkbart kvickare i standardprogrammet men förhoppningsvis mer ekonomisk i eco-läget. Bilen var också utrustad med motorbroms som antingen ansattes med fotbromsen eller med spaken, och tillsammans med nedväxling var den mycket effektiv.

**FÖRARMILJÖN HAR FÖRBÄTTRATS** men hyttmåtten måste nog ändå vara ett arv från 80-talets Zäta.

Ratten går att ställa in i längs- och höjddled, men är ändå rätt begränsade på grund av utrymmet, så något nämnvärd vinkling av ratten är inte att räkna med.





För föraren kommer en ny multifunktionsratt, nya reglage som bland annat växelvälarreglaget fram på instrumentbrädan och att handbromsspaken flyttas fram. En rad förbättringar har gjorts med de invändiga förvaringsutrymmena och däribland på motorkåpan en ny rymlig dokumentbox med utfällbart bord och en LED-lampa som gör hytten till ett rullande litet kontor. Tyvärr är mycket av det gamla kvar som att det inre dörrhandtaget är kort och sitter långt ut på dörren, vilket gör att man måste hänga långt ut för att nå dörren. Vidare så anser jag dörröppnaren kunde vara lite smartare placerad istället för mitt på dörren.

**DET ÄR HELT KLART EN SMIDIG** och lätthanterlig liten distributionsbil och som många andra lastbilar i klassen, alltså aningen väl bullrig, men i detta fall inte så överhängande. Den falska ventilationsrutan med den extra pinnen tillsammans med onödigt mycket plast på backspegelarrangemanget gör att runtomsikten blir lidande, något

som inte är bra på ett fordon ämnat för stadsdistribution. Men i vissa fall kan detta avhjälpas med det nya filvarningssystem vilket tillsammans med ett avancerat nödbromssystem och adaptivt farthållarsystem blir standardutrustning, något som visserligen skickar upp priset med en 40 000 kronor jämfört med föregångaren. Men systemen är bra och i vissa fall också ett lagkrav.

Nya Eurocargo kan vi nog få se en del av i stadsbilden och den spottas redan ut från fabriken i italienska Brescia.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)

