



Aufholjagd: Die Konkurrenz hat dem Eurocargo das Leben zuletzt schwer gemacht. Das Facelift soll seinen Absatz wieder beschleunigen.

Testberichte

Test & Technik: Iveco Eurocargo 80E18

Von Gregor Soller

Der einstige Verteilerkönig Europas hat sich in letzter Zeit rargemacht: Nördlich der Alpen haben dem Italiener der stämmige Atego und der leicht bauende MAN TGL das Leben schwer gemacht. Auch der "Dreierclub" der französischen Midlum-Kabine, die auch DAF und Volvo nutzen, ließ im Segment bis zwölf Tonnen nicht locker. Seine Vormachtstellung als bestverkaufter Verteiler in Europa hat der Eurocargo eingebüßt.

Entsprechend legte man in Brescia nach, tarnte Europas einstigen Verteiler- als Froschkönig und staffierte ihn mit allen Goodies aus, die die Aufpreisliste hergibt. Darunter auch die Eurotronic, die so perfekt arbeitet wie bei den großen Brüdern, hier aber 15 Kilo mehr wiegt als die Handschaltung. Tritt man stark aufs Gas oder merkt das Getriebe, dass der Anfahrwiderstand erhöht ist, lässt sie den Tector frei bis 2300 Touren drehen, um für zügigeren Vortrieb zu sorgen.

Im Normalfall nutzt der Eurocargo den grünen Bereich des Drehzahlmessers aus und schaltet bei rund 2000 Umdrehungen. Streicht man das Gaspedal, wird schon bei 1400 Touren hochgestuft, um Verbrauch und Geräusentwicklung zu drücken. Letztere gehört nicht zu den Sahneseiten des kleinen Italieners, der mit seinem auffälligen Ansauggeräusch, dem Turbopfeifen und dem etwas dröhnigen Auspuff immer lautstark kommuniziert, was unter der Kabine vor sich geht. Dabei ist der 3,9-Liter-Tector mit 7,5 Tonnen nie wirklich gefordert.

Die Eurotronic ist sehr fein abgestimmt

Das weiß auch die Eurotronic und lässt den Motor in Ortsdurchfahrten teilweise bis auf gut 1000 Touren abfallen, ohne zurückzustufen. An Steigungen kommt das Rückschalten meist genau zum richtigen Zeitpunkt. Damit überspringt der Froschkönig die gemeinen Berge der Testrunde einfach, wengleich er genug Mumm in den Hinterbeinen hat, sie auch im größeren Gang noch zu meistern. Allerdings werden sie dann eher überkrochen statt übersprungen. Bergab hält die Motorbremse nicht allzu viel. Muss man dann beibremsten, wird um ein bis zwei Gänge zurückgeschaltet. Auch hier merkt man, dass der Programmierer sich mit dem Auto auskennt. In Sachen Antriebsstrang lassen die Italiener also nichts anbrennen. Und dabei begnügt sich der Froschkönig mit sehr sparsamen 13,3 Litern Diesel, was aufgrund der ungünstigen Aerodynamik als extrem sparsam gelten darf. Selbst mit dem fünfprozentigen Adblue-Anteil bleibt er unter der 14-Liter-Marke.

