



Euro 6 päivityksen läpikäynyt Iveco Eurocargo säilyi ulkoisesti entisellään. Uudistukset toivat isoimpaan koneeseen 7 % tehollisän ja 5 % paremman väännön.

Iveco Eurocargo astui vähin äänin Euro 6 aikaan. Hytti-, alusta- ja kokonaispainotarjonta säilyy entisellään. Parannuksiakin on tehty, pääosin konehuoneen puolelle.

Nykyinen Eurocargo-sukupolvi esiteltiin yleisölle vuonna 2008. Kokonaisuudessaan uudistetun mallin povataan tulevan markkinoille parin vuoden sisällä. Toistaiseksi tavarat on kuljeteltava nykyisellä, Euro 6 aikaan hienosäädetyllä versiolla. Koeajoimme tuoreella tekniikalla ladatun työkalun ja selvitimme mitä Ivecolla on tällä hetkellä tarjota jakeluautoasiakkaiden tarpeisiin.

VAIHTOEHTO JOKAISEEN TARPEESEEN

Iveco tarjoaa Eurocargoa yhteensä 14 eri kokonaispainossa välillä 6,5 – 18 tonnia. Akselivälivaihtoehtoja on 12. Alkaen 3,1 metristä ja päättyen reiluun 6,5 metriin. Ohjaamotarjonta sisältää 3 eri ohjaamotyyppiä kahtena eri korkeutena: lyhyt, pitkä ja 6 + 1 hengen kuljetukseen soveltuva miehistöohjaamo.

Moottorivaihtoehtoja on yhteensä 7, kahdessa eri litratilavuudessa: 4,5 l ja 6,7 l. Teholuokat 140 – 300 hevosvoimaa. Eurocargoon tarjottava vaihteistovalikoima on poikkeuksellisen kattava. Se sisältää 13 eri vaihtoehtoa: seitsemän manuaalista, kolme automatisoitua ja kolme automaattista. Tuorein tulokas vaihteistopuolella on 12 –lovinen ZF-robotti. Se on kevyemmällä vaihtamisohjelmalla varustettu versio kaukoliikenneauto Stralixsen yhteydessä tarjottavasta.

Valmistajan ohjelma tuntee, nelivetoiset mallit mukaanluettuna, kaikkiaan yli 11 000 eri vaihtoehtoa Eurocargosta.

KUSTANNUKSET KURIIN

Eurocargon Euro 6 päästötason Tector 5- ja 7 –voimanlähteiden tuottamia pakokaasupäästöjä hillitään Stralixsessa hyväksi havaitun Hi-eSCR puhdistusteknologian avuin.

Uudet Tector 5- ja Tector 7 -koneet ovat tehtaan edustajan mukaa ns. stroker-moottoreita eli litratilavuuden nosto on tehty sylinterin porausta suurentamalla. Polttoaineen syöttöpuolelle on tuotu uudet, 1600 barin maksimipaineen tuottavat ruiskutuslaitteet. Ahtimet ovat perinteisiä hukkaportti-ahtimia.



Koeajokin kuormaksi lastattiin 7 –tonnia ”hiekk-nyyttejä”.

Nelisyliinteristä Tector 5 moottoria tarjotaan kolmessa eri teholuokassa: 160 hv, 190 hv ja 210 hv. Kuusisyliinterinen Tector 7 moottori neljässä eri teholuokassa: 220 hv, 250 hv, 280 hv ja 320 hv.

Kuljetusyrittäjän kannalta katsottuna Ivecon valitsema EGR:tön tie päästöjen hallinnassa vaikuttaisi auton elinkaarikustannuksia laskettaessa houkuttelevalta vaihtoehdolta. Perinteisempi tekniikka ei luo valmistajalle paineita huoltovälien pienentämiseen. Eurocargon huoltovälit ovatkin entisellään eli maksimissaan 80 000 kilometrissä. Hiukkassuodattimen huoltoväli on noin 300 000 kilometriä.

PÄIVITTYNYT

Tuorein päivitys ei tuonut näkyviä uudistuksia Eurocargon ulkoasuun. Hytti on reilun kokoinen ja sinne kiipeäminen on suurikokoisesta ovesta kokolailla tuskatonta. Tässä auttavat uritetut sopivin askelvälein toteutetut portaat.

Kuskin pukissa ja suurikokoisessa ohjauspyörässä on tavanomaiset, jakoliikenteen vaatimuksiin riittävät säädöt.

Ohjauspyörän takaa levittäytyvä mittaristo on pitkälti entisellään. Ajotietokoneen näyttö on mielikuvituksettomasti vain kaksivärinen. Sen grafiikkaa on kuitenkin uudistettu. Lisäksi valikoimaan on tuotu liitettävyydeltään tätä päivää edustava äänentoistojärjestelmä. Stralixsen mainiota IVECONNECT –järjestelmää ei ole tarjolla edes lisähinnasta. Muilta osiltaan Eurocargon kojelauta vaikuttaisi säilyneen entisellään.

Ajossa Eurocargon ohjaamo tarjosi kuitenkin positiivisen yllätyksen. Kaikenlaiset natinat ja nitinat ja suhinat, tuulen aiheuttamat mukaan luettuna loistivat poissaolollaan. Tältä osin Iveco täyttääkin aiemmin antamansa lupauksen laadun ja viimeistelyn paranemisesta.

IVECO EUROCARGO ML160E32/P EURO 6

Moottori	FTP Tector 7	(Euro 6)
Rakenne	Rivi 4, yhteispaineruiskutus	
Iskutilavuus	6,7 l	
Suurin teho	235 kW (320 hv) / 2 500 r/min	
Suurin vääntö	1 100 Nm / 1 250 – 1 900 r/min	
Vaihteisto	ZF AsTronic, 12+2 vaihdetta	
Pituus	10 042 mm	
Leveys	2 550 mm	
Akseliväli	5 670 mm	
Kokonaismassa	16 000 kg	
Alustan massa	5 270 kg	
Kantavuus	(alusta)	10 730 kg
Polttoainesäiliö	280 l	

NYYTEILLE KYITIÄ

Koeajon kokonaispainoltaan 16 tonnin vauhdista vastaa näistä viimeksi mainittu eli 320 hv ja

1100 Nm tuottava mylly. Sen jatkeena on ZF:n valmistama 12-vaihteinen Eurotronic-robotti. Huippuvääntö on tarjolla sopivasti 1200 kierroksen tuntumasta aina 1900 r/min asti.

Koeajolenkki suoritettiin vaihtelevissa maisemissa Tanskassa. Suurin osa noin 200 kilometrin lenkistä kertyi vaihtelevilla nopeuksilla ajetuilla pikkuteillä. Lenkki sisälsi lukemattoman määrän erikokoisia liikenneympyröitä, useita pysähdyksiä sekä puhdasta kaupunkiajtoa. Ajotietokoneen näyttö tarjosi 200 km matkan keskipukulutukseksi 49 litraa eli 24,5 l/100 km.

320 hv kone tuntui ajossa turhan suuritehoiselta Tanskan tasamaastoon. Suomessa tilanne voi olla toinen.

TASAININ ASKELIN

ZF:n Eurotronic-robotilla varustetulla autolla liikkeellelähtö ei tuota pienintäkään tuskaa, ei edes vastamäissä. Eteenpäin vieviä välityksiä on peräti 12 kappaletta. Tuoreimman sukupolven robottivaihteistosta ei voi enää käyttää ”nytkymaatti” –nimitystä sillä koeajossa nappiohjattu vaihteisto pelasi lähes automaatin tavoin ja sen sielunelämää ei tarvinnut juurikaan miettiä. Vauhtia toppuuteltaessa vaihteistolta tosin kaipaisi täsmällisyyttä pienempään päin vaihdettaessa.

Ratin viiksestä operoitava pakokaasujarru alkaa kokonaisuutena näyttää ikääntymisen merkkejä. Niinpä auton käyttöjarruja on tapailtava tuon tuostakin.

KANKENA KASKESSA

Koeajetun Eurocargon akseliväli oli noin 5,7 metriä. Se takaa tasaisen kyydin maantiellä, mutta asettaa haasteita kaupunkiolosuhteissa ajettaessa. Ahtaissa kaupunkiolosuhteissa koeajokkimme näytti huonon puolensa. Sen etupyörät eivät yksinkertaisesti käänny riittävästi. Tietyissä kohdissa tohdin epäillä oppaana toimineelle ja usein lehtemme sivuilla esiintyneelle Jörgen Andreassenille, josko käsillä olleesta tilanteesta olisi päässyt puoliperän kanssa helpommin.



Eurocargon ohjaamoon on helppo kavuta asiallisia rappusia pitkin. Sisusta on pitkälti entisellään. Peilit tarjoavat riittävän näkyvyyden. Keskipenkin selkänoja taittuu käteväksi työpöydäksi. Eurotronic-automaattia komennetaan keskikonsolin nappuloista. Ilmastointi- / lämmityslaitteen säätimet ovat korkeintaan kelvolliset.

POSITIIVINEN TUTTAVUUS

Kokonaisuutena, lyhyen koeajon perusteella Ivecon Euro 6 moottorilla varustettu Eurocargo osoittautui miellyttäväksi tuttavuudeksi jakoautopuolella. 320 hv koneen ja Eurotronic-robotin saumaton yhteistyö liikkutti 16 –tonnista jakaria mallikkaasti. Sen pohjalta manuaalivaihteisto

Iveco Eurocargo ML160E32/P

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
26.06.2014 15:05

valitaan autoon tottumus tai kustannussyistä. – hyviä syitä molemmat!

Suomessa Eurocargon tarjoamat edut on huomattu ennen kaikkea kulupuolta tiukasti tarkkailevien suuriasiakkaiden kuten vaikkapa Hakonen Solutions Oy:n puolella. Hakosen kalustoon kuuluu aikamoinen määrä autoja, Eurocargojakin!

PLUSSAT

Matala melutaso

Vaihteisto

MIINUKSET

Kääntyvyys

, Moottori

Suuntavilkun ääni