

Nowa twarz Europejczyka



W połowie maja Iveco zaprezentowało w swojej siedzibie w Turynie nowy model Eurocargo, jednego z najpopularniejszych średnionozowych samochodów ciężarowych w Europie. To jeden z najważniejszych pojazdów w gamie włoskiego producenta, taka szara myszka, która rzadko jest dostrzegana w świecie transportu zdominowanym przez wielkie ciągniki siodłowe, a w rzeczywistości jest prawdziwym wołem roboczym.

Pierwsza ciężarówka o tej nazwie pojawiła się na rynku w 1991 roku i przebojem wdarła się na rynek zdobywając tytuł „Truck of the Year 1992”. Iveco Eurocargo jest jednak kontynuatorem długich tradycji innych włoskich producentów OM i Fiata, do którego grupy dziś należy firma Iveco. Były to modele Lupetto (od 1959 r.), jego następcą Gamma Z (1977 r.) i TurboZeta (1987 r.), pierwsza ciężarówka tej klasy wyposażona we wspomagany turbospężarką silnik wysokoprężny. Ostatnią zmianą była modernizacja, która nastąpiła w 2003 roku. Czas jednak jest nieubłagany i Eurocargo AD 2003, mimo że nadal cieszyło się sporym zainteresowaniem użytkowników, „dojrzało” do zmian. Sprzedaż poprzednich wersji Eurocargo (od 1991 r.) wyniosła łącznie ponad 430 tysięcy sztuk, a w europejskich rankingach handlowych model ten nie zajmował w żadnym roku miejsca innego niż pierwsze lub drugie!

Jak twierdzą przedstawiciele koncernu model 2008 jest jeszcze lepszy – wykazuje się lepszą ekonomicznością, produktywnością, jest też nowoczesny i oferowany w nigdy wcześniej nie proponowanej niespotykanej szerokiej gamie modelowej pokrywającej dokładnie cały sektor od 6 do 19 t dopuszczalnej masy całkowitej. Są to więc zarówno samochody

niewiele większe od aut dostawczych, jak i bardzo poważne i już dość ciężkie pojazdy o sporej ładowności i gabarytach. Wystarczy dodać, że długość nałożonego na ramy tych ciężarówek nadwozia może wynosić od 3845 mm do 10.070 mm! Rama jest całkowicie płaska, a układ elektryczny i elektroniczny samochodu oparty na sieci CAN zaopatrzone zostały w moduł do podłączenia zabudowy, dzięki czemu nie ma obawy uszkodzenia pojazdu w trakcie jej instalowania.

Operacja się udała

Najwięcej zmian widać w stylistyce oferowanych kabin – krótkiej dziennej (MLC), sypialnej (MLL) i załogowej (MLD). Nowe Eurocargo ma teraz wygląd pasujący do większych braci – Trakkera i Stralisa. Atrapa chłodnicy jest dynamiczniejsza niż w poprzednim modelu i zaopatrzona w większe żebrę poprzeczne. Nad najwyższym z nich znalazło się wielkie logo Iveco. Nowe są również zderzaki z głęboko zatopionymi w nich światłami. Konstruktorzy od razu zadbali o to, by te zderzaki były dopasowane do charakteru pracy. W pojazdach dystrybucyjnych będzie on wykonany z tworzywa sztucznego, natomiast w autach wykorzystywanych w roli pojazdu budowlanego lub uterenowionego ze stali.

To jednak nie jedyne zmiany. Do sypialnej kabiny Eurocargo zaadaptowano ze Stralisa duże, dostępne zarówno od zewnątrz, jak i od środka, praktyczne schowki. Boczne deflektory dbające o to by strugi powietrza opływające



W wersjach przeznaczonych do zastosowań budowlanych przedni zderzak zbudowany jest ze stali. W pozostałych z tworzywa sztucznego.

kabinę zapewniały skuteczną ochronę przed osiadaniami na niej pyłu i błota są większe, ale wpuszczone głębiej w narożniki szoferki. Cała kabina jest zresztą bardziej opływowa, jej projekt został narysowany bardziej „miękkimi” łagodniejszymi liniami. Wrażenia siły dodaje natomiast ukształtowanie atrapy chłodnicy na zbliżone do wielkiej litery V. To że od razu oferowana jest także kabina załogowa, świad-



Zupełnie nowe wnętrze jest nie tylko estetyczne, ale też łatwe w obsłudze. Na zdjęciu widać opcjonalny ekran nawigacji satelitarnej na szczycie środkowej konsoli. Nie ma też drążka skrzyni biegów, bo w jego miejscu znajdują się przyciski automatycznej przekładni Allisona.

czy, że Iveco dobrze rozumie potrzeby rynku i zamierza oferować go takim użytkownikom, jak firmy budowlane czy remontowe korzystające z lekkich ciężarówek zarówno do przewozu ludzi i sprzętu np. na plac budowy. Le nie tylko. Trzeba pamiętać, że takimi pojazdami żywotnie zainteresowani są również inni odbiorcy, np. strażacy.

Wygoda bez faktur

Dużo zmian zaszło też we wnętrzu, choć nie obyło się bez drobnej wpadki. Przedstawiciele firmy twierdzą, że projektanci spędzili setki godzin w kabinach tej wielkości ciężarówek na rozmowach z kierowcami, ale zapewne – jak to Włosi – rozmawiali tylko o przyjemnościach życia, a nie o sprawach przyziemnych i nie lubianych. A do takich należą np. faktury i inne dokumenty, których cały plik musi mieć codziennie pod ręką kierowca dystrybucyjnej ciężarówki. A w nowej kabinie Eurocargo po prostu nie ich gdzie położyć tak, by zawsze były pod ręką, a jednocześnie nie fruwały po każdym gwałtowniejszym manewrze. Poza tym deska rozdzielcza i kokpit są niemal wzorcowe pod względem ergonomii i czytelności. Na dodatek wykonane są z dobrych jakościowo tworzyw sztucznych i nie wydają z siebie żadnych niepożądanych dźwięków. Nowa jest też kierownica – jest teraz większa – ma średnicę 47 cm, co poprawiło komfort prowadzenia samochodu, szczególnie manewrowanie w ciasnych zaułkach – potrzeba teraz do tego mniej siły. Fotel

kierowcy jest obszerny i bardzo wygodny, nie brakuje też schowków (oczywiście poza takim na faktury formatu A4). Jako standard na wielu rynkach ma być oferowana klimatyzacja oraz elektrycznie sterowane szyby i lusterka, natomiast jako opcję możemy dostać umieszczony na szczycie środkowej konsoli ekran nawigacji satelitarnej dobrze osłonięty przed promieniami słonecznymi. Jednak największą wartością jaką dla kierowcy oferują szoferki nowego Eurocargo jest cisza. Niezależnie od prędkości przy zamkniętych oknach można prowadzić rozmowę bez jakiegokolwiek podnoszenie głosu. Podczas pracy w gęstym ruchu i w stresie, za to na pewno Eurocargo będzie lubiane.

Tectory i automaty

Zmiany zaszły też w układach napędowych. Nowe Eurocargo będą otrzymywały zmodernizowane silniki z dobrze znanej i cenionej za osiągi, trwałość i niskie zużycie paliwa rodziny Tector. Zostały one opracowane i są produkowane przez siostrzaną firmę, Fiat Power Train (FPT), jak wskazuje nazwa też należąca do Grupy Fiat. Uwagę zwracają niezależnie od typu silnika szerokie zakresy obrotów, w jakich oddają one do dyspozycji kierowcy maksymalne momenty obrotowe. W zależności od wersji samochodu będą to silniki cztero- lub sześciocyldrowe. Pierwsze mają pojemność 3,9 l i osiągają maksymalne moce i momenty obrotowe odpowiednio: 140 KM i 465 Nm przy 1200-2100 obr./min; 160



10-tonowa, niewielka, uniwersalna ciężarówka z plandeką. Ale pod kabiną 180 KM.



Krótka, niska, dzienna kabina i długie podwozie – takie auta często kupowane są pod zabudowy izotermiczne. Na zdjęciu wersja o dmc 12 t.



Podwyższona, długa kabina sypialna umożliwia stworzenie z Eurocargo pojazdu dalekodystansowego. Może nie na międzynarodowe trasy, ale nawet na parodniowe, krajowe, dla jednego kierowcy komfortu wystarczy. To wersja o dmc 16 t.

KM i 535 Nm od 1200 do 2100 obr./min oraz 180 KM i 610 Nm od 1300 do 2100 obr./min. Sześciocyldrowce to: 217 KM i 680 Nm od 1200 do 2250 obr./min; 252 KM i 850 Nm od 1250 do 2280 obr./min; 279 KM i 950 Nm od 1250 do 2050 obr./min oraz 299 KM i 1050 Nm od 1250 do 1900 obr./min. Wszystkie te jednostki spełniają Euro 4, ale na życzenie są też już dostępne w standardzie emisji szkod-



15 t dmc, prawie 300 KM, 22,5-calowe koła i trójstronna wywrotka – to już nie żarty. Ale to wciąż Eurocargo.

liwych związków w spalinach Euro 5, który zacznie obowiązywać dopiero od października 2009 roku. Przestrzeganie tych reżimów ekologicznych zapewnia zastosowanie technologii selektywnej redukcji katalitycznej (SCR).

Nowe są także zastosowane w Eurocargo skrzynie biegów. Będą to 6- lub 9-biegowe mechaniczne przekładnie firmy ZF (ZF 6 i ZF 9) standardowo wyposażone w układ wspomaganie zmiany biegów ServoShift, dzięki któremu kierowca nie musi używać dużej siły do operowania drążkiem. Na życzenie dostępna też będzie po raz pierwszy w samochodach tej wielkości firmowanych przez Iveco zautomatyzowana 6-biegowa skrzynia Eurotronic, całkowicie zwalniająca kierowcę z obsługi zmiany przełożeń oraz sprzęgła. Oprócz tego Iveco bardzo mocno zamierza promować w tym modelu, szczególnie w pojazdach dystrybucyjnych automatyczną skrzynię biegów Allison. W zależności od wersji tonażowej pojazdu oferowane będą trzy typy tej przekładni – S1000, S2000 i S3000. Do tej ostatniej będzie można otrzymać opcjonalny, hydrauliczny retarder.

Zamknij drzwi!

Modele o dmc od 6 do 10 t zaopatrzone w mieszane, hydrauliczno-powietrzne układy hamulcowe, a wszystkie powyżej 11 t w powietrzne. Lżejsze ciężarówki mają też powiększone w stosunku do poprzednika średnice tarcz hamulcowych oraz większe klocki. Zaowocowało to 35-procentowym wzrostem skuteczności hamowania. Dodatkowo jest ono doskonale wspomagane hamulcem silnikowym, którego używanie pozwala na wydłużyć żywot powierzchni ciernych, a więc ograniczyć wydatki związane z ich wymianami. W opcji dostępny jest pomagający przy ruszaniu pod górę Hill Holder, a standardową ciekawostką jest układ uniemożliwiający wyłączenie hamulca postojowego, kiedy otwarte są drzwi kierowcy. Zawieszenie składa się z parabolicznych resorów piórowych z przodu i z tyłu. Opcjonalnie jest dostępne do niektórych modeli mieszane zawieszenie mechaniczno-pneumatyczne (przód-tył) lub w pełni pneumatyczne.

Nowe Eurocargo ma doskonałą pozycję wyjściową zbudowaną przez poprzednika i wszystko wskazuje na to, że uda mu się ją utrzymać. To bardzo dojrzała i wszechstronna konstrukcja, przystosowana do odgrywania wielu ról. Iveco po raz kolejny pokazuje, że budowany od kilku lat nowy duch marki ma się dobrze.

Sławomir Rummel, Fot. autor, Iveco



ŻURAWIE SAMOCHODOWE

- urządzenia hakowe
- urządzenia bramowe
- żurawie hydrauliczne
- zestawy komunalne
- sprzęt do żurawi

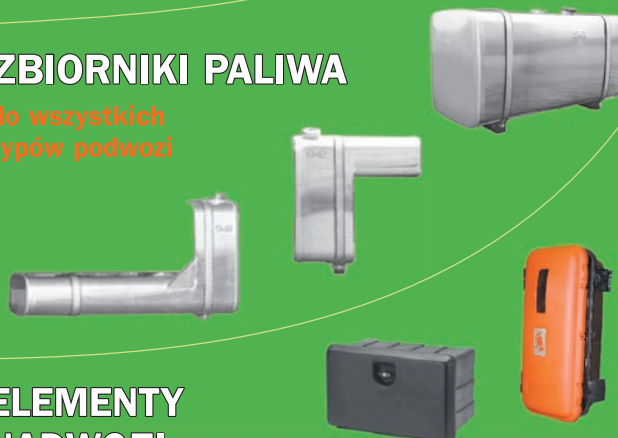
HYDRAULIKA SIŁOWA

- przystawki
- pompy
- silowniki
- układy hydrauliczne

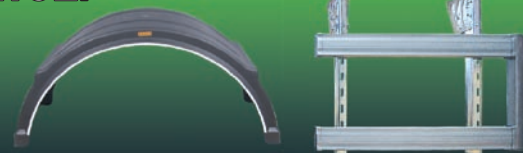


ZBIORNIKI PALIWA

- do wszystkich typów podwozi



ELEMENTY NADWOZI



www.hewea.com

HEWEA Centrum Techniki Cargo sp. z o.o.
ul. Kielczowska 2, 55-095 Mirków, tel. (071) 345 60 00, fax (071) 345 82 13

Oddziały na terenie Polski

Zachodniopomorskie: kom. 0604 553 500
Podlasie: kom. 0604 157 869
Wielkopolska: kom. 0606 777 502
Mazowsze: 0500 161 870
0516 028 451, 0500 161 876

Pomorze: kom. 0606 777 503, 0601 188 114
Wschód: kom. 0604 157 748
Małopolska i Śląsk: kom. 0692 854 242,
0604 590 035