

Iveco

# Nouvel Eurocargo

Un nouveau visage, mais pas seulement



L'Eurocargo Euro VI a été présenté en novembre 2013. Deux ans plus tard, il s'offre une mise à jour cosmétique astucieuse, un nouveau coffre-tablette pour le travail à bord, de nouveaux moteurs Tector 5 optimisés pour la ville, l'EcoRoll avec la 12AS, une ouverture télématique et surtout, une motorisation gaz qui fait de lui le seul moyen tonnage GNV du marché, hors transformation. En diesel, il est seul dans sa catégorie à savoir se passer d'EGR.

Dans sa version 2013, l'Eurocargo Euro VI conservait l'aspect extérieur et l'aménagement de cabine lancés en 2008. La nouveauté 2013 résidait dans les moteurs Tector 5 et Tector 7 Euro VI «SCR only».

Aujourd'hui, la déclinaison de la nouvelle identité visuelle lancée par le

Daily en 2014, les équipements de sécurité obligatoires à partir de novembre prochain (AEBS, LDWS), mais aussi l'introduction d'un moteur gaz, justifient le lancement d'un «nouvel Eurocargo».

La cabine «1 marche» est disponible de 6 à 12t de PTAC. Toutefois, les

versions 6 et 7 t ne sont pas proposées sur tous les marchés en raison de la concurrence du Daily qui atteint 7,2t. Ainsi, en France, l'Eurocargo débute à 7,5t. Quant à la cabine «2 marches», elle équipe les modèles 12 à 19t, voire au-delà en cas de transformation 6x2. Il y a donc toujours une double offre en

→ Greffé au-dessus de la planche de bord (introduite en 2008), l'écran crée un angle mort vers l'avant.

→ A droite du volant, sur la console centrale, on remarque les trois nouveaux boutons de commande pour les boîtes ZF AS-Tronic ou Allison.

✓ Le remplacement des pièces amovibles sur la face avant de la cabine actualise efficacement celle-ci. Repris du Daily 2014, le style frontal annonce clairement le prochain facelift de la gamme lourde Trakker-Stralis attendu pour 2016.



12t. Pour sa part, le 4x4 est proposé en 11,5t et 15t.

## Nouveau visage

Vu de face, l'Eurocargo 2015 est très différent de son aîné. Et pourtant, extérieurement, seule les pièces amovibles formant calandre, déflecteurs et boucliers ont été remplacées! Pour le reste, la cabine reste identique à celle que nous connaissons. Les plus observateurs remarqueront le nouveau motif triangulaire noir qui raccorde les vitres latérales.

C'est à l'intérieur que l'on trouvera quelques nouveautés. Le conducteur profite d'un nouveau siège à suspension pneumatique (en option) et les trois boutons de commande des boîtes

automatiques (Allison), automatisées (ZF 6AS) et robotisées (ZF 12AS) sont également nouveaux.

En option, un coffre central prend place entre les deux sièges. Il forme une tablette de travail et comprend des prises USB pour la recharge du petit matériel électronique. D'autres prises USB sont également installées sur la planche de bord. Non intégré à cette dernière, l'écran optionnel masque quelque peu le champ visuel. Il en est de même pour la caméra du détecteur de sortie de file (LDWS).

## Quand l'AEBS entraîne l'ACC

Comme le LDWS, l'avertisseur de collision imminente (AEBS) est obli-

gatoire sur les poids lourds à partir de novembre 2015. Or le radar de l'AEBS est également exploitable par un régulateur de vitesse adaptatif (ACC), chargé du maintien de l'intervalle avec le véhicule qui précède. Iveco profite donc de l'arrivée de l'AEBS pour doter l'Eurocargo de l'ACC. Toujours dans le registre sécuritaire, le volant intègre un airbag, ce qui n'était pas le cas auparavant.

## Le Tector 5 s'optimise pour la ville

Naturellement, Iveco reste, pour ses diesel, fidèle au Hi-SCR qui lui permet de se passer d'EGR. Plus particulière-



🔌🔌 Livré en option, le coffre central permet de dissimuler du matériel de valeur et participe à l'évolution des habitacles vers le « bureau roulant ». Il comprend deux prises USB. On trouve par ailleurs deux autres prises USB en haut de la console centrale. Il est ainsi facile d'alimenter GPS, téléphone ou tablettes.

🔌 Le régulateur adaptatif et le détecteur de sortie de file peuvent être activés par des boutons placés à droite du conducteur.

ment destinés aux missions urbaines, deux nouveaux réglages du Tector 5 apparaissent: 160 ch/680 Nm (au lieu de 160 ch/580 Nm) et 190 ch/700 Nm (au lieu de 190 ch/680 Nm). De nouveaux pistons, de nouveaux injecteurs, un taux de compression augmenté de 17:1 à 18:1, et un turbo à faible temps de réponse permettent d'atteindre le couple maxi dès 1100 tr/min, et la puissance maxi à 2200 tr/min au lieu de 2500 tr/min auparavant.

## Le Tector 7

En complément des versions 160 et 190 ch déjà évoquées, le Tector 5 existe aussi en 210 ch/750 Nm. Quant au Tector 7, il est décliné en 220 ch/800 Nm, 250 ch/850 Nm, 280 ch/1000 Nm et 320 ch/1100 Nm.

Le ventilateur débrayable électromagnétiquement, l'emploi d'huile à

faible viscosité pour le moteur et les essieux, ainsi qu'un Cx réduit par la nouvelle face frontale, participent à la réduction de la consommation.

## Du gaz pour l'Eurocargo Natural Power

L'Eurocargo avec moteur gaz Tector 6 a fait une très discrète apparition en 2010. Le moteur était, à l'époque, réglé à 200 ch/650 Nm. Aujourd'hui conforme à Euro VI « étape C », le nouvel Eurocargo gaz voit son Tector 6 passer à 204 ch/750 Nm.

Baptisé Natural Power, l'Eurocargo gaz couvre le segment 11 à 16 t et comble le vide entre le Daily Natural Power et le Stralis Natural Power. Iveco est ainsi le seul constructeur proposant une gamme complète de véhicules gaz. Rappelons que Iveco a déjà vendu 8500 camionnettes et camions ainsi que 5500 bus fonctionnant au méthane.

## Et en 6x2 ?

Avec les boîtes automatisées et robotisées (6AS et 12AS), le bouton Eco (EcoSwitch) active des lois de changement de rapport qui favorisent le couple au détriment de la puissance. D'autre part, la roue libre (EcoRoll) est maintenant disponible avec la boîte 12AS.

Pour l'essai routier, j'ai choisi la version 220-320, c'est-à-dire la version 22t, la plus lourde, avec le Tector 7 320 ch. Réalisé à partir d'une base 4x2 16t, le 6x2 de 22 t est obtenu par montage d'un troisième essieu qui est en fait

identique à l'essieu avant. Cet essieu arrière est dirigé jusqu'à 10 km/h. Au-delà, il reste fixe. Conformément à la tradition italienne, ce troisième essieu n'est pas monté par Iveco, mais par un transformateur (System Truck à Roverbella).

En mode Eco, la chaîne cinématique avec boîte 12AS (AS-Tronic) de notre Eurocargo de 22 t réagit mollement et le véhicule manque de dynamisme. Cela n'aide pas à s'insérer dans la circulation urbaine italienne. Une pression sur le bouton Eco désactive ce mode et le camion devient dès lors plus agréable à conduire. Ce ressenti s'explique-t-il par l'obtention du 6x2 22 t à partir d'une base conçue pour 16 t ?

Quant au frein moteur, il peut être couplé au frein de service, ou bien actionné par le commodo sous le volant. Pour qu'il soit efficace avec 22 tonnes, il est nécessaire de rétrograder. En d'autres termes, la configuration 22 tonnes pousse la chaîne cinématique de l'Eurocargo aux limites de son domaine de pertinence.

Pour l'anecdote, l'Eurocargo peut recevoir, en option, une machine à café Lavazza. Je n'en ai toutefois vu aucune sur les véhicules proposés à l'essai. Beaucoup plus utile, le ralentisseur électromagnétique Telma est disponible en option sur tous les nouveaux Eurocargo. ●

Loïc Fieux.

