

## IVECO EUROCARGO 120E21

# Un leader imperturbable

L'Iveco Eurocargo a justifié sa place de leader du marché belge.



Une planche de bord rectiligne, simple mais efficace.

Depuis son lancement, l'Eurocargo est un best-seller en Europe. Remanié à plusieurs reprises, il semble traverser le temps de façon imperturbable. Et la génération Euro 6 n'y change rien.

S'inscrivant dans la gamme des moyens tonnages (entre 7,5 t et 19 t), l'Eurocargo se complait en milieu urbain, voire interurbain. Le passage à Euro VI s'est déroulé en douceur, puisque ni la cabine ni l'aménagement intérieur n'ont été modifiés. Quatre variantes de cabines sont proposées : courte à toit bas, longue à toit bas, longue à pavillon surélevé et la version double qui peut accueillir 6 passagers.

**Motorisations.** Les nouveautés sont à chercher sous la cabine. Deux nouveaux moteurs ont fait leur apparition : le Tector 5 (un 4 cylindres de 4,5 litres délivrant des puissances de 160, 190 et 210 ch) et le Tector 7 (un 6 cylindres de 6,7 litres et qui se décline en 220, 250, 280 et 320 ch).

Il s'agit dans les deux cas d'un moteur équipé d'une injection Common Rail et d'un turbo à géométrie fixe. Par rapport aux moteurs précédents, on remarque tout de suite une augmentation significative des cylindrées (qui étaient de respectivement 3,9 l et 5,9 l). Le Tector 5 voit ainsi ses puissances faire un bond de 13 % et les valeurs de couple de 23 %, tandis que le Tector 7 progresse de 7 % et 5 %. Le tout avec des régimes moteurs en baisse de 7 % : le couple maximum disponible s'étale de 1 200 à 2 100 tr/min.

### Hi-eSCR

La force de ces nouveaux moteurs réside dans la faculté de dépollution sans recours au système EGR. Plusieurs brevets ont été déposés et cette prouesse permet non seulement des performances en hausse (meilleur rendement énergétique du moteur puisqu'il ne doit pas assurer de refroidissement supplémentaire), mais également une augmentation de la charge utile (+/- 75 kg).

La consommation est aussi annoncée en baisse de 2 %. Le filtre à par-

ticules n'est pas à régénération active, ce qui signifie qu'il se passe d'injection de gazole.

**Confort et vie à bord.** Les versions jusqu'à 12 tonnes se contentent d'une marche unique d'accès à bord, située à 50 cm du sol. Deux longues mains courantes de part et d'autre permettent un accès plus que sécurisé. À l'intérieur, le volant se règle toujours via une grosse manette le long de la colonne de direction et n'accueille pas de commandes. La planche de bord est logiquement rectiligne pour ne pas trop limiter la mobilité intra cabine, qui n'est jamais évidente dans cette catégorie de véhicule.

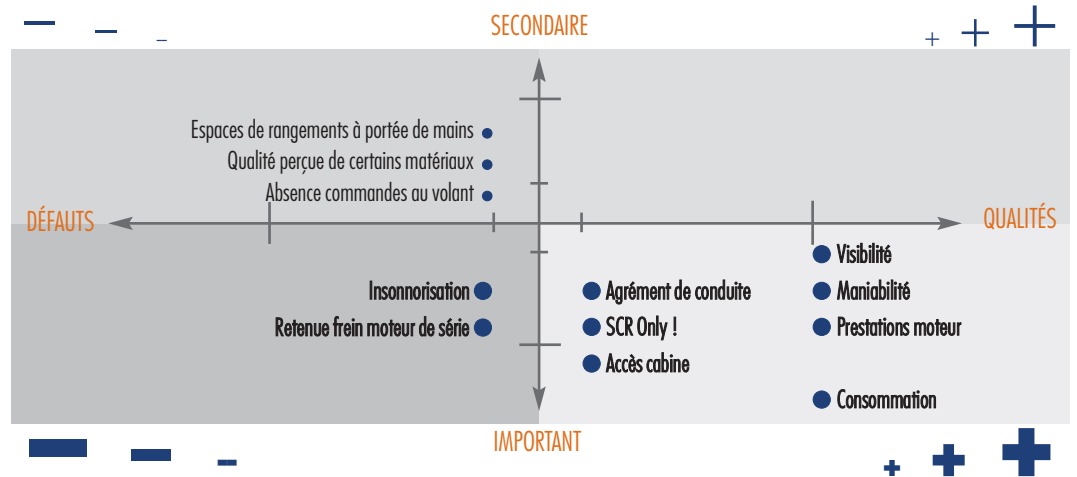
Le sentiment d'espace limité est amplifié par le fait que la cabine est très étroite. En contrepartie, le placement des commandes de la boîte robotisée via trois commutateurs (Iveco était le premier à le faire !) au centre de la planche de bord permet quand même de passer de gauche à droite si la situation (livraison en ville par exemple) l'exige.

La lecture des infos sur la planche de bord est bonne grâce au regrou-

pement des afficheurs au centre et derrière le volant. Les interrupteurs, qui n'ont plus rien de gros boutons rétrogrades, sont judicieusement répartis à portée de mains. Petite nouveauté judicieuse : le nouveau limiteur de vitesse programmable. En milieu urbain, il permet notamment de mieux gérer la vitesse dans les zones à limitation. Enfin, pour terminer avec l'environnement intérieur, signalons un bon point avec le coffre pratique placé sous le siège chauffeur, mais aussi la mauvaise qualité perçue de certains plastiques ainsi que le manque cruel d'espaces de rangement à portée de mains du chauffeur.

**Transmission.** A côté de la boîte robotisée Eurotronic à 6 rapports, une autre version à 12 rapports a fait son apparition et est disponible sur toutes les motorisations Tector 7. Elle dispose en outre de l'aide au démarrage en côte (hill holder). A noter que les boîtes manuelles à 5, 6 ou 9 rapports ainsi que la boîte automatique Allison à convertisseur de couple sont toujours disponibles.

## QUALITÉS ET DÉFAUTS



**Sécurité.** Le freinage classique est assuré par des freins à disques toutes roues. Le frein moteur sur échappement, à présent commandé de façon électronique, permet une montée en température du catalyseur tout en augmentant son efficacité. La puissance de retenue est de 100 kW avec Tector 5 et passe à 150 kW sur Tector 7.

Notre Eurocargo était en outre équipé de série de l'EVSC (Enhanced Vehicle Stability Control, équivalent de l'ESP) et de l'aide au freinage d'urgence. C'est un point positif car Iveco anticipe ainsi la future réglementation européenne. Ce système reste néanmoins optionnel pour les versions de moins de 12 t.

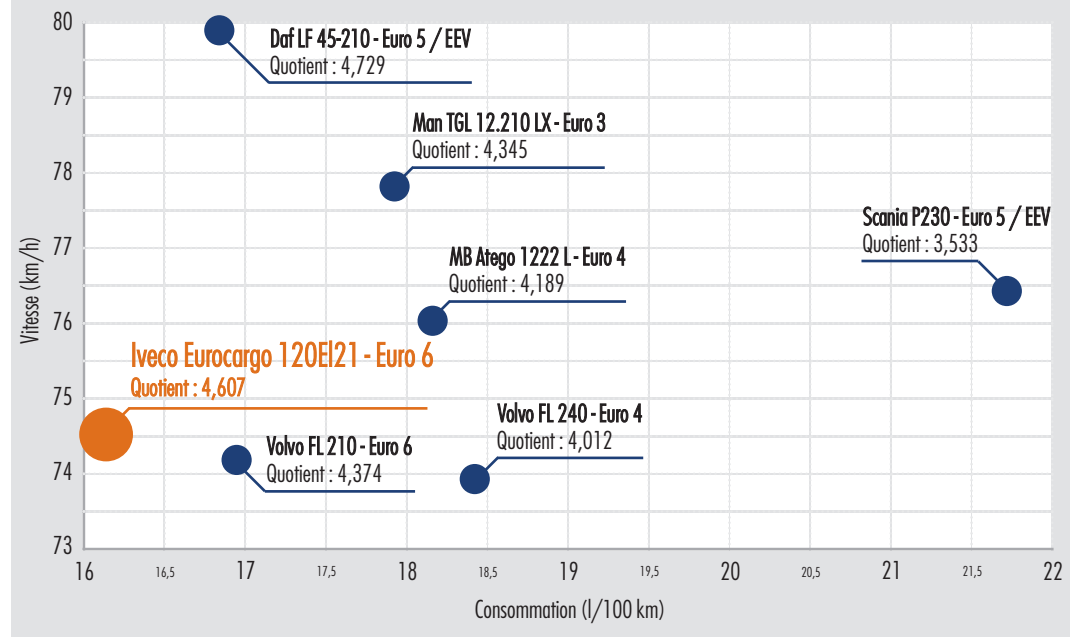
**Impressions de conduite.** Conduire un Eurocargo est simple et aisé. La bonne visibilité et la grande maniabilité y sont pour beaucoup. Avec une boîte robotisée, le chauffeur peut se concentrer pleinement sur sa route. Les suspensions sont confortables et le seul véritable reproche concerne les nuisances sonores, plutôt élevées.

**Consommation.** Nous avons testé une version identique (120EL21) en 2004. A cette époque, le score de 17,69 l en combinaison avec une vitesse moyenne de 79,21 km/h avait placé l'Eurocargo devant ses concurrents. Cette fois, il concède un peu au niveau de la vitesse (74,5 km/h) mais d'aucuns diront que les contraintes routières ne sont évidemment plus les mêmes onze ans plus tard. Il réalise par contre en consommation un excellent score 16,17 l/100 km. Ce très bon résultat se décompose en valeurs comprises entre 13,94 l (étape 4 / autoroute sans relief) et 22,30 l (étape 1 / relief très prononcé). La partie la plus technique en milieu urbain, avec une vitesse forcément limitée à 50 et 60 km/h, donne un

## BILAN CHIFFRÉ

		Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)
Barchon - Malmédy	40,7 km	Autoroute avec légères côtes	81,29	22,3	3,65
Malmédy - Houffalize	57,6 km	Routes nationales avec relief	56,95	18,87	3,02
Houffalize - Namur	133,6 km	Autoroute avec fortes côtes	81,21	14,22	5,71
Namur - Barchon	64,8 km	Autoroute avec légères côtes	77,65	13,94	5,57
<b>TOTAL</b>	<b>296,7 km</b>		<b>74,50</b>	<b>16,17</b>	<b>4,61</b>
Temps		Sec, Min 13° / Max 16°			
Note		Test effectué le 31 octobre 14			

## RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS



chiffre de 18,87 l. Ce dernier chiffre est sans nul doute le plus proche de la réalité pour celui qui prévoit un usage quasi exclusivement en milieu urbain. Ce résultat pourrait néanmoins encore être meilleur si on tient compte de la faible largeur de la cabine et donc de la forte résistance

à l'air que cela génère. Au niveau de l'AdBlue, 2,53 l ont été consommés. Les moyennes sont de 0,85 l/100 km et de 5,25 % en regard de la consommation de carburant.

**Conclusion.** Dans sa catégorie, l'Iveco Eurocargo semble imper-

turbable. Le passage à l'Euro VI est une réussite, même si on ne boudera pas une revalorisation de la cabine comme ce fut le cas récemment avec le Stralis.

Texte : Pierre-Yves Bernard  
Photos : Erik Duckers