

## Le nouvel Eurocargo en bref

L'Eurocargo s'insère dans le très large segment des véhicules commerciaux de moyens tonnages, de 6t à 19t, qui sont destinés plus spécialement aux services de voirie, à la distribution et au transport de marchandises en général.

Eurocargo est un camion fiable, déjà connu pour son indéniable succès. Lancé à l'origine en 1991 comme le premier véhicule de sa classe conçu et développé par IVECO, Eurocargo a gagné de nombreux prix au niveau international, en commençant par le célèbre « International Truck of the Year » en 1992. Depuis son introduction sur le marché en 1991 jusqu'à la fin de 2007, IVECO en a produit plus de 430.000, ce qui témoigne du grand succès de ce véhicule, qui s'est toujours placé au premier ou au deuxième rang des camions les plus vendus de sa catégorie.

L'introduction du moteur Tector en 2000, et le restyling de la cabine en 2003, ont contribué à renforcer encore plus sa position de leader dans sa catégorie.

IVECO lance aujourd'hui un nouvel Eurocargo, plus compétitif et productif que jamais, prêt à relever de nouveaux défis et à répondre à toutes les exigences de la clientèle.

Comme toujours caractérisé par sa grande adaptabilité, le nouvel Eurocargo offre une large gamme de véhicules, avec un plus grand nombre de versions, et de nouveaux équipements, tant en option que de série, et qui permettront au client de configurer son véhicule tel qu'il le souhaite que ce soit pour la distribution urbaine, l'approche chantier, le transport de marchandises, ou pour les services aux municipaux.

Le nouvel Eurocargo se veut différent dans son apparence et son contenu. En commençant par la cabine, complètement rénovée, tant à l'extérieur que dans ses aménagements intérieurs: elle offre désormais le meilleur du confort et de l'ergonomie pour le conducteur et le passager, en améliorant ainsi la vie à bord. Ceci contribue à plus de sécurité pour le conducteur, qui est ainsi moins soumis à la fatigue d'une position de conduite inconfortable.

La calandre et la face avant adoptent le *family feeling* des véhicules Iveco, avec la possibilité de personnaliser le véhicule aux couleurs de l'entreprise. Le pare-chocs avant est lui aussi nouveau, ainsi que les feux avant intégrés, et les coffres de rangement conteneurs sur les deux côtés de la cabine profonde.

La cabine est dès à présent disponible dans les 3 applications « classiques » d'Eurocargo : la cabine courte MLC, la cabine profonde à couchette MLL et la double cabine MLD, garantissant ainsi les spécificités de chaque mission, caractéristique essentielle du grand succès des modèles précédents.

Les intérieurs sont eux aussi nouveaux, en offrant plus d'habitabilité et plus de liberté de mouvement. La nouvelle planche de bord compacte, uniforme et

monochromatique, apporte une meilleure ergonomie et plus de confort grâce à des instruments enrichis et plus fonctionnels.

Le positionnement des boutons le plus souvent utilisés a été revu, ainsi que celui du frein de stationnement. La nouvelle console centrale, et le nouveau levier de vitesses apportent au conducteur une conduite plus facile.

Les nouveaux sièges ergonomiques revêtus de coton et microfibre, les nouveaux panneaux de portières, les nouveaux accoudoirs ainsi que les nouvelles commandes électriques des rétroviseurs et des glaces de portières augmentent le confort, et créent un cadre de travail idéal.

Une nouvelle commande de benne basculante est disponible en option, facilitant ainsi le travail des carrossiers. Ce levier de la benne basculante qui se trouve à la base du siège conducteur, la commande de prise de force, et les câbles sont montés dans le tableau de bord réduisant ainsi la durée de l'intervention des carrossiers sur le véhicule, tout en respectant l'intégrité des garnitures intérieures de la cabine. Pour ce qui est des moteurs, développés et produits par FPT -Fiat Powertrains Technologies-, le nouvel Eurocargo bénéficie de l'excellente gamme de Tector, avec des évolutions quant à l'impact sur l'environnement, à l'enseigne de la puissance, de la fiabilité et de la réduction des coûts d'exploitation, qui maintiennent le haut niveau de rentabilité et de performance du véhicule.

Une gamme renouvelée de boîtes de vitesses mécaniques, en plus des nouvelles boîtes de vitesses automatisées et automatiques, garantissent une meilleure productivité pour le conducteur.

Les nouvelles boîtes de vitesses mécaniques à 5-6 et 9 rapports sont plus légères et leur utilisation en est facilitée.

Les nouvelles boîtes de vitesses automatisées Eurotronic produites par ZF, à 6 et 9 rapports, sont dotées d'un logiciel qui optimise les consommations. Enfin, les boîtes de vitesses automatiques Allison, disponibles pour la première fois sur les modèles de 7,5 à 12 tonnes, garantissent un confort de conduite tout en réduisant les coûts d'exploitation et la fatigue de conduite, notamment, en version «stop and go», pour la collecte des ordures.

De nouveaux dispositifs de sécurité, disponibles en option, sont eux aussi excellents: le système anti-patinage (ASR), le programme de stabilité électronique (ESP), et le système Hill Holder. Qui évite au véhicule de reculer lors d'un démarrage en côte (en cours de développement).

De plus, on a introduit des séries un avertisseur sonore pour obliger le conducteur à mettre sa ceinture de sécurité et le prévenir quand il ouvre sans avoir serré le frein à main.



Une gamme d'accessoires entièrement dédiée au nouvel Eurocargo a été également conçue par Iveco, pour donner plus de force au véhicule et permettre au conducteur de disposer des plus haute performances, du plus grand confort et de la sécurité maximale.

De même que pour les nouveaux Stralis et Trakker, le nouvel Eurocargo témoigne des valeurs fondamentales d'Iveco, orientées vers l'excellence : Engagement, Fiabilité, Performances, Esprit d'Equipe et Puissance. Ce sont les valeurs que le nouvel Eurocargo partage avec les All Blacks, l'équipe nationale de rugby néo-zélandaise qui, dans sa propre histoire, a remporté le plus de victoires au monde.

### **Héritier de la tradition**

Le nouvel Eurocargo est le digne héritier d'une longue série de modèles qui ont écrit l'histoire des camions de moyen tonnage de la marque, en remontant même avant la fondation d'Iveco. Cette longue liste de succès a commencé avec les Lupetto et Leoncino de l'OM Brescia, puis les FIAT 600 qui ont sillonné les routes et les campagnes pendant de nombreuses années.

C'est d'ailleurs surtout le *Lupetto*, qui au cours des années 60 a fait circuler les marchandises dans une Italie encore agricole mais déjà sur la route de l'industrialisation et du modernisme.

C'est bien ce Lupetto, lancé en **1959**, qui marque l'entrée de l'Italie dans le boom économique. Il passera ensuite le témoin, à la fin des années 70, à la gamme Zeta. La *gamme Z* était un projet très novateur pour l'époque: elle fut lancée en **1977**, réalisée pour satisfaire à toutes les exigences des transports légers et moyens – légers de 2500 à 6500 kg. Les formes arrondies du Lupetto font donc place aux formes carrées, plus modernes, de la gamme Zeta.

Cette gamme évoluera avec l'introduction du moteur turbo en **1987**, et c'est ainsi que naît la gamme *TurboZeta*, dont l'argument publicitaire disait « TurboZeta. Le meilleur, encore amélioré ».

Quelques années plus tard, en **1991** est arrivé *EuroCargo*. Ce nouveau véhicule représente une véritable révolution copernicienne. La qualité et la grande standardisation des composants rendront disponibles plus de 500 versions pouvant s'acquitter de toutes les missions de transport.

En **1992**, Eurocargo remporte le prix du Truck of the Year, une parmi tant d'autres récompenses attribuées par la presse professionnelle.

En **2003** arrive son restyling, sous la forme et le logo que nous l'avons connu jusqu'à présent: *Eurocargo*.

Et voilà listés les illustres ancêtres du nouvel Eurocargo, le véhicule qui a remporté de trophées au cours de l'histoire.

### *Histoire de l'Eurocargo*

<b>1959</b>	<b><i>Lancement Lupetto</i></b>
<b>1977</b>	<b><i>Lancement Gamma Z</i></b>
<b>1987</b>	<b><i>Lancement TurboZeta</i></b>
<b>1991</b>	<b><i>Lancement EuroCargo</i></b>
1992	« International Truck of the Year »
1993	« Road Tester Choice » en Grande Bretagne
1994	« Fleet Truck of the Year » en Grande Bretagne
1996	« Meilleur Camion d'importation » en Allemagne
1996	« MidiEuro Test » pour économie de la consommation et pour la productivité globale dans la version 12 t
<b>1997</b>	<b><i>Lancement EuroCargo MY 97</i></b>
1998	« MidiEuro Test » dans la version 7,5 t
<b>1999</b>	<b><i>Lancement nouvelle gamme EuroCargo EL</i></b>
<b>2001</b>	<b><i>Lancement nouvel EuroCargo Tector</i></b>
2002	« Best Light Truck » en Grande Bretagne
<b>2003</b>	<b><i>Lancement Eurocargo MY 2003</i></b>
<b>2004</b>	<b><i>Lancement "New Eurocargo-4x4"</i></b>
<b>2005</b>	<b><i>Introduction nouvelles variantes 140E et 160E</i></b>

<b>2006</b>	<b><i>Introduction modèles Euro4 &amp; Euro5</i></b>
<b>2008</b>	<b><i>Lancement Nouvel Eurocargo</i></b>

## Les valeurs du nouvel Eurocargo

Le nouvel Eurocargo partage les valeurs de l'équipe de rugby la plus titrée au monde, les All Blacks, en s'inspirant des mêmes principes que ceux déjà adoptés par Iveco pour concevoir les nouveaux modèles Stralis, Trakker, Daily 4x4 et Massif.

Aux quatre valeurs d'Iveco – *Engagement, Fiabilité, Performances et Esprit d'équipe* – l'Eurocargo en ajoute une autre, héritée du Stralis, la *Puissance*, pour réaffirmer l'un des points forts qui caractérisent l'excellence de l'ingénierie Iveco.

### ***Puissance***

Pour Eurocargo, *Puissance* veut dire proposer les moteurs dotés de la technologie moderne SCR Tector Euro 4 et 5, de 3,9 à 5,9 litres de cylindrée, capables de développer une puissance comprise entre 140 et 300 ch, ainsi qu'un couple maximum allant de 460 à 1050 Nm. Des moteurs efficaces et fiables, dont le développement de puissance et de couple est optimisé sur une vaste plage de régimes des moteurs, afin de disposer toujours d'une bonne réserve de puissance pour affronter toutes les conditions d'utilisation.

### ***Engagement***

L'*Engagement* de l'Eurocargo, c'est son sens de la responsabilité vis-à-vis de l'activité du client, sans pour autant négliger le confort et la sécurité du conducteur, qui passe la plus grande partie de son temps à bord de son véhicule. L'étroit lien de parenté qui unit l'Eurocargo avec ses « cousins » de la gamme lourde est clairement évident : des cabines hautement ergonomiques offrant au conducteur un confort avancé, aspect essentiel pour les véhicules professionnels. Mais ce n'est pas tout. L'Eurocargo propose un design inimitable, car le respect du client passe aussi par un véhicule à l'esthétique séduisante.

### ***Fiabilité***

Pour l'Eurocargo, la fiabilité signifie tenir ses promesses : fiabilité du produit, longévité et sécurité de haut niveau en toutes circonstances. Pour l'Eurocargo, la fiabilité est synonyme d'adaptabilité lors des transformations de la part des carrossiers, grâce à une vaste gamme de prises de force des transmissions ZF et

Hydrocar sur la boîte de vitesses, et de la prise de force Multipower Iveco, aux connexions électriques faciles et sûres pour les carrossiers, parmi beaucoup d'autres choses encore.

### **Performances**

Eurocargo exprime ses *Performances* en ajoutant de la valeur à l'activité du client. Cela passe par l'augmentation de la productivité et la réduction des coûts d'exploitation. À l'actif du bilan de l'Eurocargo, figure l'optimisation des agencements des carrosseries, des temps d'inactivité du camion, et des consommations. Les intervalles d'entretien sont limités, pour que le véhicule passe le moins de temps possible en atelier. Un aspect toujours fondamental est le coût du carburant, dont la consommation est considérablement réduite avec les moteurs Tector Euro 4/5 de l'Eurocargo.

### **Esprit d'équipe**

Cela signifie travailler aux côtés du client tout au long de la durée de vie du véhicule : pendant la phase de développement du produit, d'abord grâce au travail des ingénieurs spécialisés et des centres de R&D IVECO qui impliquent directement les clients dès les premières phases d'étude: puis lors de l'achat, grâce au support d'intermédiaires professionnels hautement qualifiés et des solutions de financement ciblées pour satisfaire toutes les exigences de la société. Et enfin pendant l'utilisation du véhicule, grâce à l'assistance permanente d'un centre d'appels agissant sept jours sur 7, 24 heures sur 24, et d'un réseau après-vente efficace à forte capillarité (plus de 4.600 points d'assistance dans plus de 100 pays).

### **Eurocargo: quoi de neuf ?**

Le nouvel Eurocargo, la dernière évolution de la gamme de camions de moyen tonnage Iveco, arrive sur le marché en mettant le client de plus en plus au centre de l'attention.

Il poursuit le chemin entrepris précédemment avec la gamme actuelle caractérisée par des véhicules conçus et produits pour satisfaire les attentes les plus exigeantes de ce secteur. Le nouvel Eurocargo conjugue la robustesse et les finitions, qui étaient déjà les caractéristiques d'excellence du modèle précédent, avec un meilleur confort de conduite et une insonorisation intérieure, pour rendre plus agréable la journée de travail du chauffeur du véhicule.

Le nouvel Eurocargo maintient le family-feeling des produits IVECO de la gamme lourde, les nouveaux Trakker et Stralis, comme cela se voit clairement à l'intérieur et à l'extérieur de la cabine.

### **Design de la cabine**

Le principal trait distinctif de la nouvelle gamme ressort clairement dans la partie avant. Le nouvel Eurocargo affiche un style très personnel, dessiné par l'*Iveco Style Center* en fonction des exigences exprimées par les clients. En effet, proposer un véhicule beau à voir, c'est aussi une façon de respecter ses utilisateurs.

L'adoption de la calandre et du logo, déjà présents sur les nouveaux Stralis et Trakker, facilite encore davantage la personnalisation du véhicule, en permettant aux clients de la mettre aux couleurs de l'entreprise.

Le pare-chocs monochromatique et les pare-boue de la même couleur que la carrosserie, font vraiment bonne impression. Il est aussi proposé, le pare-chocs métallique monobloc, peint en gris foncé, qui constitue une garantie d'économie pour les utilisateurs, surtout pour les véhicules de chantier et dans les versions destinées aux missions difficiles.

Sur chaque côté de la cabine profonde, on trouve les nouveaux coffres de rangements, de grande capacité, dont l'accès par l'extérieur est assuré par des volets à ouverture électrique, tandis qu'un accès par l'intérieur se trouve sous la couchette du conducteur.

A l'intérieur, les nouveautés sont partout. Le nouveau tableau de bord, compact, uniforme et monochromatique, comprend au centre une console de commandes qui héberge également le navigateur satellite (GPS) Iveco (disponible en option), qui garantit confort et ergonomie, grâce aux instruments plus diversifiés et plus fonctionnels. Un positionnement amélioré des boutons les plus fréquemment utilisés ainsi que les grandes bouches d'aération, la position du frein de stationnement sur la nouvelle console centrale, et le nouveau levier porte-commandes double permettent une utilisation plus aisée par le chauffeur.

Le volant de 470 mm de diamètre est réglable en hauteur et en inclinaison, et il porte le logo Iveco en lettres grises et brillantes.

Le nouveau tableau en plus de ses anciennes fonctions, signale toute panne du feu stop et affiche désormais le logo Iveco au démarrage.

Le module de contrôle est également nouveau ; il permet d'atteindre plus facilement le levier du frein de stationnement, et comprend les commandes du blocage de différentiel et l'adaptateur 24/12v, (disponibles en option).

Les panneaux des portières, disposent d'un nouvel appui-coude, de vide-poches de plus large contenance, de commandes des rétroviseurs (chauffant électriquement), et des commandes électriques des fenêtres qui augmentent le confort, tout en créant un milieu de travail idéal.

Les nouveaux sièges ergonomiques, en coton et microfibre, garantissent plus de confort grâce aux ceintures de sécurité à enrouleur intégrées et aux appuie-tête. Les sièges à suspension pneumatique sont nouveaux eux aussi. En outre, on a introduit

de série des systèmes sonores pour avertir le conducteur quand la ceinture de sécurité n'est pas bouclée.

L'aménagement de base des cabines MLC et MLD prévoit une nouvelle banquette à deux places de série, avec revêtement vinyle ou tissu. Le revêtement en tissu est désormais de couleur gris sombre, avec des motifs qui rappellent les tatouages Maori gris clair allant jusqu'aux bords des sièges et aux compartiments latéraux, pour souligner le lien entre Iveco et les All Blacks. La base du siège abrite la commande de verrouillage électrique des coffres de rangement extérieurs (dans les versions cabine longue MLL sur les deux parois latérales, du côté conducteur et du côté passager) et le levier de la commande de la benne rabattable (en option dans les versions cabine courte MLC).

Le nouvel Eurocargo adopte une seule et nouvelle clé pour l'ouverture des portes et pour le contact, de façon à garantir plus de sécurité contre les vols.

Sont disponibles en option le verrouillage centralisé à distance et l'immobiliseur incorporé dans la clé de contact.

### ***Robustesse et adaptabilité pour les carrossiers***

Dès 1991, l'Eurocargo a été la référence pour la résistance et l'adaptabilité du châssis. Le nouvel Eurocargo hérite également de ces caractéristiques : il utilise la structure à longerons parallèles en acier spécial, offrant une longueur carrossable de 3.845 à 10.070 mm. tout en restant dans les limites prévues par l'usine.

Le nouvel Eurocargo est produit par Iveco sans équipement : les carrossiers sont alors chargés d'intervenir pour personnaliser la carrosserie, en fonction des exigences spécifiques de transport de l'utilisateur final. Pour rendre leur travail plus facile et plus rapide, sans compromettre la qualité de fabrication du produit, on a prévu, pour toutes les boîtes de vitesses, une gamme complète de prises de force ZF et Hydrocar, ainsi qu'une prise de force Multipower Iveco pour les versions de 280 et 300 ch. Les prises de force sont activées électriquement, et leur contrôle est assuré par le cruise control ainsi que par le module d'expansion, en fournissant un lien de communication avec le CAN bus du véhicule.

Des connexions électriques pour carrossiers sont disponibles : elles permettent de gérer jusqu'à 3 prises de force, et d'autres qui offrent une variété de signaux logiques applicables à différents modes de fonctionnement des systèmes du véhicule.



## Une gamme plus vaste que jamais

En débutant avec un poids total autorisé de 6.0t, le nouvel Eurocargo offre la possibilité de choisir entre la cabine courte MLC et la cabine profonde MLL. A partir de 7.5t sont disponibles les versions remorqueur, tandis qu'à partir de 8.0t. c'est la double cabine MLD. Tous les empattements de la série précédente ont été reconduits. Des modèles 4x4 sont disponibles, avec un poids maximal autorisé de 11.5 t ou 15.0 t, et dans les deux cas, en cabine MLC ou MLL.

### *Gamme de moteurs : toujours la même puissance*

Le nouvel Eurocargo reste fidèle à la célèbre gamme de moteurs Tector –produits par Fiat Powertrain Technologies sous l'appellation Nef- une famille de moteurs qui a déjà largement prouvé ses qualités en matière de performance, de consommation et de fiabilité - dans les versions 4 cylindres de 3.9 litres, avec des puissances de 140ch, 160ch et 182ch, et dans les versions 6 cylindres de 5.9 litres avec des puissances de 217ch, 251ch, 279ch et 299ch. Tous les moteurs Tector sont disponibles en version Euro 5, déjà conforme aux standards en matière d'émission requis par la réglementation européenne qui entrera en vigueur en 2009. Certaines des spécifications du moteur sont disponibles pour les « Véhicules de Secours », où le système de réduction du couple n'est pas utilisé. De telles motorisations peuvent être commandées spécialement, en conformité avec la Directive Européenne 2006/51/EC.

Engine	Power		Engine Speed (rev/min)	Torque (Nm)	Engine speed (rev/min)
	(kW)	(hp)			
Tector 4 – 140	103	140	2100 – 2700	465	1200 – 2100
Tector 4 – 160	118	160	2100 – 2700	535	1200 – 2100
Tector 4 – 180	134	182	2100 – 2700	610	1300 – 2100
Tector 6 – 220	160	217	2250 – 2700	680	1200 – 2250
Tector 6 – 250	185	252	2280 – 2700	850	1250 – 2280
Tector 6 – 280	205	279	2050 – 2500	950	1250 – 2050
Tector 6 – 300	220	299	1850 – 2500	1050	1250 – 1900

Les moteurs Tector, qui équipent le nouvel Eurocargo, ont les meilleurs résultats en matière de couple spécifique et d'élasticité (le couple maximal est obtenu à partir de 1200 tr/mn). Puissants et fiables, les moteurs Tector ont été conçus non seulement pour garantir d'excellentes performances, mais aussi afin de combiner économies et confort de conduite, grâce à une flexibilité exceptionnelle.

### Nouvelles boîtes de vitesses

En plus de la boîte ZF à 5 vitesses qui était déjà disponible sur la précédente gamme Eurocargo, le nouveau modèle offre maintenant des boîtes ZF à 6 et 9 rapports, toutes dotées du système d'assistance ZF Servoshift. Les versions à 6 vitesses sont également proposées avec une boîte et un système d'actionnement de l'embrayage entièrement automatisés. Les boîtes de vitesses automatisées Eurotronic, de production ZF, sont dotées d'un logiciel avancé qui optimise les consommations, en passant les vitesses au moment idéal. De plus, toutes les boîtes de vitesses ZF sont pourvues d'une huile synthétique qui ne nécessite la vidange que tous les 300.000km uniquement.

Les boîtes à 5 vitesses Allison (S1000 et S2500), pour la première fois disponibles également sur les versions de 7,5 à 12 t., garantissent un grand confort de conduite et un meilleur coût d'exploitation. Toutes les versions qui sont équipées de boîtes de vitesses automatiques Allison S3000 proposent en option un ralentisseur hydraulique.

Transmission	Rapports									
	C	1 <sup>ere</sup>	2 <sup>eme</sup>	3 <sup>eme</sup>	4 <sup>eme</sup>	5 <sup>eme</sup>	6 <sup>eme</sup>	7 <sup>eme</sup>	8 <sup>eme</sup>	M. Arr.
ZF S5-42		4.65	2.60	1.53	1.00	0.77				4.35
ZF 6S700 ZF 6AS700		6.02	3.32	2.07	1.40	1.00	0.79			5.58
ZF 6S800 ZF 6AS800		6.58	3.60	2.12	1.39	1.00	0.78			6.06
ZF 6S1000 ZF 6AS1000		6.75	3.60	2.12	1.39	1.00	0.78			6.06
ZF 9S-75 TD	13.16	8.91	6.50	4.67	3.50	2.55	1.86	1.33	1.00	11.74
ZF 9S-75 TO	9.56	6.47	4.72	3.50	2.54	1.85	1.35	1.00	0.73	8.53
ZF 9S-1110	9.48	6.58	4.68	3.48	2.62	1.89	1.35	1.00	0.75	8.97
Allison S1000		3.10	1.81	1.41	1.00	0.71				4.49
Allison S2500		3.51	1.90	1.44	1.00	0.74				5.09
Allison S3000		3.49	1.86	1.41	1.00	0.75				5.03

### Système de freinage

Un système de freinage technologiquement avancé signifie sécurité. Tous les camions Eurocargo dès la version 180ch sont dotés de série d'un frein moteur (disponible en option pour les versions de 140ch et 160 ch). Le mode d'actionnement

du frein moteur est commandé par le levier situé sur la colonne de direction : soit en relâchant la pédale d'accélération (par exemple par inertie), soit en utilisant la pédale de frein.

Les versions de 6 à 10 tonnes sont dotées d'un système de freinage hydropneumatique qui devient intégralement pneumatique dès les versions de 11t. Le système de freinage a été revu pour intégrer des disques plus grands et plus épais, et avec des plaquettes de freins également plus épaisses, au volume augmenté de 35%, ce qui garantit la sécurité de conduite la plus élevée tout en économisant les coûts d'entretien.

Le système de freinage inclut le freinage antiblocage (Anti Lock Braking - ABS), tandis que le système Anti-Patinage (Anti-Slip Regulation - ASR) permet de faciliter le démarrage à l'arrêt sur des surfaces glissantes ou en conditions de faible adhérence, réduisant ainsi l'usure des pneus. Également disponible, pour les versions à freinage pneumatique, le Programme de Stabilité Électronique (Electronic Stability Programme - ESP), qui permet un freinage de roue sélectif afin de garantir en toutes circonstances un contrôle optimal de la direction. Pour les démarrages en côte le système Hill-holder agit sur les freins afin de laisser au conducteur le temps de passer de la pédale de frein à celle d'accélération, évitant ainsi au véhicule de partir en arrière.

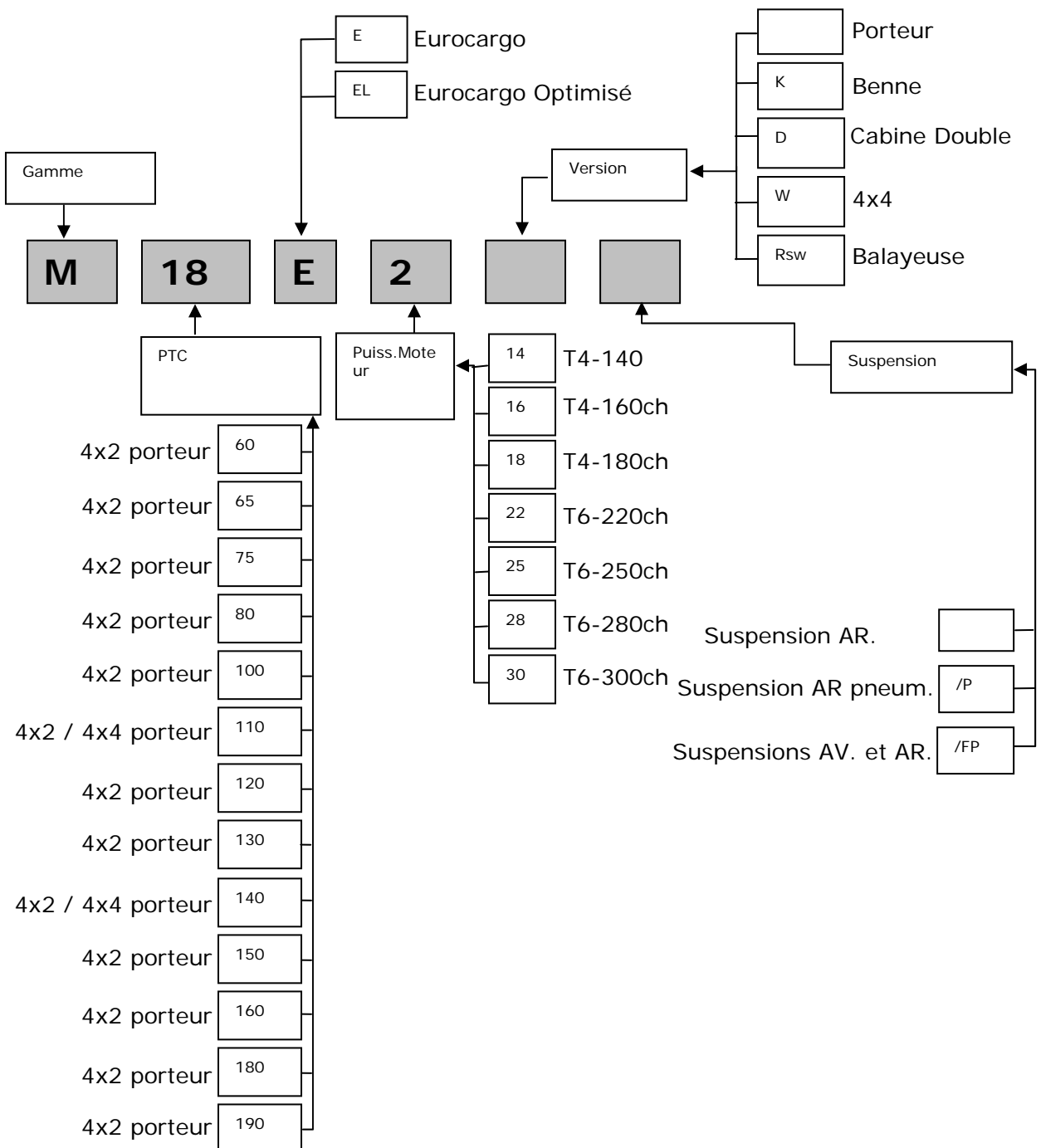
Le nouvel Eurocargo présente enfin un autre système de sécurité : il s'agit d'un avertisseur sonore qui se déclenche quand on ouvre la portière côté conducteur sans avoir serré au préalable le frein de stationnement.

### **Suspensions**

Le nouvel Eurocargo adopte des suspensions à lames paraboliques sur les essieux avant et arrière pour toutes les versions. En outre, des suspensions semi-elliptiques sont disponibles sur toute la gamme dans le cas de missions délicates, ainsi que des suspensions paraboliques renforcées sur les 15 et 16 tonnes.

La suspension arrière pneumatique est disponible sur tous les modèles 4x2 : une suspension pneumatique sur l'essieu avant vient s'ajouter dans les versions de 8t à 15t (à l'exception des modèles « EL »). Les versions de 6t à 14t sont équipées de 2 ressorts pneumatiques sur la suspension pneumatique arrière, tandis que les modèles de 15t à 19t en ont 4.

**Dénomination des modèles**





Trucks and  
Commercial Vehicles

**IVECO**

Nouvel Eurocargo, la gamme de camions de moyen tonnage qui s'adapte à tous les usages grâce à une offre de puissances, capacités, empattements, boîtes de vitesses et suspensions inégalée sur le marché. Aujourd'hui, grâce à la nouvelle gamme de transmissions, la dernière évolution du véhicule de gamme moyenne Iveco devient encore plus efficace, encore plus adaptable, grâce aux nouvelles prises de force, encore plus agréable grâce au nouvel agencement intérieur, et encore plus belle et imposante grâce au nouveau look de la cabine, totalement en ligne avec les modèles de la gamme lourde qui l'ont précédée.