



Zurück ins zweite Glied

Neue Lage in der 12-Tonnen-Klasse: Die Mautersparnis fällt schon bald weg, dann zählen auch in dieser Klasse nur noch echte Qualitäten.

Bislang profitierten die nutzlaststarken 12-Tonner von der bundesdeutschen Mautordnung. Das ist bald Schnee von gestern. Was noch immer zählt: Die hohe Nutzlast und eine kompakte Bauweise, die den 12-Tonnern auch weiterhin ihre Fangemeinde sichert.

Im Verteiler-Verkehr redet kein Mensch über Image und selten über Motorleistung, hier geht es um Nutzlast, Volumen und sonst wenig. Und wenn von mittelschweren LKW die Rede ist, dann sorgt meist eine legislative Änderung für Aufregung. Schon im vierten Quartal des Jahres (Stichtag 1. Oktober 2015) werden LKW über 7,5 t Gesamtgewicht mautpflichtig, so hat es die schwarz-rote Bundesregierung beschlossen. Auf der Strecke bleiben die allseits beliebten 11,99-Tonner, die man im Branchen-Jargon gern als Mautkiller titulierte. Diese Fahrzeuge, die in Deutschland bislang noch kostenfrei über die Autobahn und Bundesstraßen rollen, werden schon bald mit einer Onboard-Unit für die Mauterfassung bestückt. Ihre große Karriere geht zu Ende, soviel steht fest. Versinken die 12-Tonner schon bald in der Bedeutungslosigkeit?

Günstiges Nutzlast-zu-Format-Verhältnis

Gewiss, die nachgefragten Stückzahlen gehen in den Keller. Aber diese mittelschweren Fahrzeuge sind auch weiterhin gefragt. Im Format den leichteren 7,5-Tonnern ähnlich, empfehlen sich die

flinken 12-Tonner vor allem mit günstigem Nutzlast-zu-Format-Verhältnis. Bis zu sechs t stemmen die Besten, leichtere Vierzylinder mit hohem Leistungsgewicht ersetzen die Sechszylinder. Für die 12-Tonner werden durchweg 4,5 bis 5,1 l große Turbomotoren angeboten, die mit mehr als 200 PS und stämmigen Drehmomenten für flinke Dynamik sorgen.

Überwiegend im stadtnahen Verteiler-Verkehr, nur gelegentlich sieht man sie auf der Autobahn. Vorzugsweise dort rollen sie im Volumentransport mit ultraleichter Ware. Nicht zuletzt deshalb, weil kleine 17,5-Zoll-Räder und eine niedrige Rahmenhöhe gewaltige Aufbaugrößen ermöglichen. Wer seinen 12-Tonner mit Anhänger fährt, wird ihn mit einem kräftigeren Sechszylinder bestücken. Mit 20 und mehr t Zugesamtgewicht braucht er ein größeres Getriebe und die dazugehörige Achse, die es meist nur in Zwangskombination mit den sechs Töpfen gibt.

Langer Radstand, Sieben-Meter-Aufbauten

Ein wesentlicher Unterschied zur sonstigen mittelschweren Liga darf nicht unerwähnt bleiben. Dort bestimmt das

Ladegut das Transportfahrzeug, doch für den 12-Tonner hat sich ein Standard etabliert. Handelsübliche 12-Tonner werden mit langen Radständen (4,2 bis 5,0 m) und palettengerechten Siebenmeter-Aufbauten geliefert. Wer kurzfristig einen braucht, findet heute bei den großen Autoverleihern das passende Fahrzeug – ob es bei diesem Angebot bleibt, darf aber bezweifelt werden.

Sechs der sieben europäischen LKW-Marken mischen in dieser Klasse mit – nur Scania beschränkt sich ausschließlich auf den Schwer-LKW-Markt. Und Volvo bedient sich hier im Konzern-Sortiment, der Volvo FL wird beinahe baugleich als Renault D angeboten. Zur Vollständigkeit fehlt zu unserem Bedauern der DAF LF, wir konnten den niederländischen Hersteller für unseren Vergleich nicht gewinnen. Der durchaus attraktive kleine DAF wird als variantenreiche Baureihe, vom 7,5- bis zum 18-Tonner angeboten. Die Kabine wird bei Renault in Nordfrankreich gefertigt, die Motoren darunter stammen von Cummins. Und der 12-Tonner kann mit einem Aerokoffer geliefert werden, der ebenso wie das Gesamtfahrzeug bei Leyland in Großbritannien entsteht.

PLANUNGSSORGEN

KOSTENFALLE

WERTVERLUST

WENIGER SORGENFALTEN
MIT DER FIAT PROFESSIONAL

**4 JAHRE
GARANTIE!***



OHNE WENN UND ABER:

4 JAHRE GARANTIE* FÜR ALLE FIAT PROFESSIONAL MODELLE.

In Ihrem Geschäft gibt's keine halben Sachen. Und das erwarten Sie auch von einer Garantie. Deshalb ist unsere 4 Jahre Fiat Professional Garantie* ein handfestes Versprechen. Zusätzlich zu 2 Jahren Neuwagengarantie gibt es 2 Jahre Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ gratis dazu. Das bedeutet 4 Jahre weniger Stress. Und mehr Zeit, sich um die wichtigen Dinge zu kümmern: Ihre Kunden.



www.fiatprofessional.de

* 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ der FCA Germany AG bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional als „Maximum Care Flex 150“ oder „Maximum Care Flex 200“ auf 150.000 km bzw. 200.000 km erweiterbar. Angebot nur für gewerbliche Kunden und nur für nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge, gültig vom 29.06. bis 31.12.2015. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen.



Im Test mit langer Kabine: Der Atego spart Kraftstoff und verwöhnt den Fahrer, in Sachen Nutzlast lässt er anderen den Vortritt.



Dank Modellpflege wieder top: Der MAN TGL punktet mit hohen Nutzlast und ausgewogener Fahrwerkstechnik.



MB Atego 1223

Der beste Antrieb im Verteilerrevier

Den meisten Wind in der Verteilerklasse macht derzeit Mercedes-Benz mit seinem Atego. Bei den Untertürkheimern spricht man vom „neuen“ Atego, der bei näherem Hinsehen nicht so neu wie seine Actros-Antos-Arocs-Kollegen daher kommt. Im Maschinenraum unter der Kabine ist allerdings alles neu. Der 5,1 l große OM-934-Vierzylinder ist ein Musterknabe: Antritts- und durchzugsstark (900 Nm) wie wenige, dabei so kultiviert wie anderswo die Sechszylinder. Kein

Grund also, dem unverwüstlichen Schüttel-Vierzylinder des Vorgängermodells noch eine Träne nachzuweinen. Auch das neue Powershift-Getriebe ist ein Gedicht: Es schaltet automatisiert – serienmäßig natürlich – die sechs Gänge traumhaft sicher, schnell und immer komfortabel.

Und sobald sich die Straße nach unten neigt, segelt der Mercedes in Neutralstellung und rollt beinahe kostenfrei. Ecoroll heißt die Funktion, die jetzt auch beim kleinsten Mercedes-Truck Einzug hält. Eine deutlich verbesserte Lenkung hält den „neuen“ Atego auf Kurs, der Fahrer wird auch mit der beinahe perfekten Ergonomie der großen Mercedes-LKW verwöhnt. Die Kabine bleibt wie sie war:

Gut verarbeitet, aber mit knappem Raumangebot, der Motortunnel in Kabinenmitte ragt zu Euro 6-Zeiten noch höher auf. Nicht restlos überzeugt den Tester auch das knapp dimensionierte Fahrwerk. Der zweiteilige Rahmen erweist sich noch immer als recht verwindungsfreudig, der voll ausgelastete Atego lenkt auf undulierter Fahrbahn mehr mit, als dem Fahrer lieb ist.

Da loben wir doch lieber die Atego-Bremsen. Die Radbremsen arbeiten perfekt abgestimmt und feinfühlig, die Verzögerungsleistung der Dauerbremse mit Magnetretarder plus Motorbremse präsentiert sich anhängertauglich. Und das umfangreiche elektronische Sicherheitspaket für den Atego signalisiert: Mercedes-Benz macht beim Thema Sicherheit keine Ausnahme. Zuletzt darf die Bewertung der Nutzlast nicht fehlen: Der Atego war nie der Leichteste im Verteilerrevier, mit Einführung der Euro-6-Motoren und umfangreicher Ausstattung hat er an Gewicht noch mal zugelegt.

MAN TGL 12.220 BL

Nutzlast und Fahrerhaus als Maßstab

Der Markt meint es derzeit nicht gut mit den mittelschweren MAN, zuletzt mussten die wackeren Mitarbeiter im Produktionswerk Steyr gar pausieren. Am Produkt sollte es nicht liegen, wie auch unser Vergleich zeigt. Der TGL als kleinste MAN-Baureihe präsentiert sich konzeptionell und technisch auf der Höhe seiner Zeit, er bietet erstaunlich hohe Nutzlastwerte und dem Marktführer mit Notbremsassistent und ESP Paroli.

Sein großer Trumpf ist das geräumigste Fahrerhaus seiner Klasse, das jetzt mit einwandfreier Verarbeitung und guter Ergonomie glänzt. Der Motortunnel bleibt flach, das wissen die TGL-Fahrer zu schätzen. Der stärkste D08-Vierzylinder darunter hat seine Talente in die Euro-6-Epoche hinüber gerettet. Technisch musste nicht so viel geändert werden, schon der Euro-5-Vorgänger ging mit Abgasrückführung und großem Kühler ins Rennen. Für Euro-6-reine Abgase sorgen ein SCR-Kat plus ein Partikelfilter. Der Vierzylinder tritt mit 850 Nm Drehmoment noch immer stämmig an, zieht prima durch und verzögert im Motorbremsbetrieb (110 kW) auch

Technische Daten im Überblick

MB Atego 1223 L

Motor: Reihenvierzylinder OM 934 LA, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, zweistufige Turboaufladung, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit AGR, SCR und Partikelfilter

Hubraum: 5.132 cm³;

Leistung: 231 PS/170 kW bei 2.200/min; max. Drehmoment: 900 Nm bei 1.200 – 1.600/min; Motorbremsleistung: 170 kW

Kraftübertragung: Automatisiertes 6-Gang-Getriebe G90-6 mit MB Powershift 3, Gangspreizung von 6,696 bis 0,728, Hinterachsübersetzung $i = 3,63$.

Fahrgestell/Bremsen/Lenkung: Vorn: starre, gekrüpfte Faustachse 4,4 t Traglast, Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; Hinten: starre Antriebsachse; 8,1 t Traglast, Luftfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator, EBS-Bremssystem, pneumatische Scheibenbremsen an allen Achsen, Dauerbremse Permanent-Magnet-Retarder plus Motorbremse, ESP serienmäßig, Notbremsassistent; Bereifung: 245/70 R 17.5; Servolenkung ZF 8095 mit variabler Übersetzung.

Maße und Gewichte: Länge x Breite x Höhe: 9.378 x 2.550 x 3.480 mm, Radstand: 5.420 mm, Tankinhalt: 120 l, Adblue 25 l, zul. Gesamtgewicht: 11.990 kg

MAN TGL 12.220 BL

Motor: Reihenvierzylinder D0834 CR, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, zweistufige Turboaufladung, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit AGR, SCR und Partikelfilter

Hubraum: 4.850 cm³;

Leistung: 220 PS/162 kW bei 2.400/min; max. Drehmoment: 850 Nm bei 1.300 – 1.800/min; Motorbremsleistung: 110 kW

Kraftübertragung: Automatisiertes 6-Gang-Getriebe MAN Tipmatic 6 AS 1000 OD, Gangspreizung von 6,75 bis 0,78, Hinterachsübersetzung $i = 3,70$.

Fahrgestell/Bremsen/Lenkung: Vorn: starre, gekrüpfte Faustachse, 4,7 t Traglast, Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; Hinten: starre Antriebsachse, 8,7 t Traglast, Luftfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator, EBS-Bremssystem, pneumatische Scheibenbremsen an allen Achsen, ESP serienmäßig, Notbremsassistent; Dauerbremse Motorbremse, Bereifung: 265/70 R 17.5; Hydraulische Servolenkung

Maße und Gewichte: Länge x Breite x Höhe: 9.000 x 2.550 x 3.500 mm, Radstand: 4.850 mm, Tankinhalt: 180 l; Adblue 20 l, zul. Gesamtgewicht: 11.990 kg

Iveco Eurocargo 120E25 P

Motor: Reihensechszylinder Tector E25, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, Turboaufladung mit Wastegate, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit SCR und Partikelfilter

Hubraum: 6.728 cm³;

Leistung: 252 PS/185 kW bei 2.500/min; max. Drehmoment: 850 Nm bei 1.250 – 1.600/min; Motorbremsleistung: 118 kW;

Kraftübertragung: Automatisiertes 12-Gang-Getriebe ZF 12 AS 1210 TO, Gangspreizung von 10,37 bis 0,81, Hinterachsübersetzung $i = 3,73$.

Fahrgestell/Bremsen/Lenkung: Vorn: starre, gekrüpfte Faustachse 4,48 t Traglast, Parabelfe-

derung, Stoßdämpfer, Stabilisator; Hinten: starre Antriebsachse; 8,48 t Traglast, Luftfederung, Stoßdämpfer. EBS-Bremssystem, pneumatische Scheibenbremsen an beiden Achsen, Dauerbremse Motorbremse, ESP serienmäßig, Bereifung: 245/70 R 19.5, ZF-Hydraulische Servolenkung.

Maße und Gewichte: Länge x Breite x Höhe: 9.222 x 2.550 x 3.550 mm, Radstand: 5.175 mm, Tankinhalt: 120 l, Adblue 30 l, zul. Gesamtgewicht: 11.990 kg

Volvo FL 210-512

Motor: Reihenvierzylinder D5K210, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, VTG-Turbo-lader, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit AGR, SCR und Partikelfilter

Hubraum: 5.100 cm³;

Leistung: 210 PS/154 kW bei 2.200/min; max. Drehmoment: 800 Nm bei 1.100 – 1.700/min; Motorbremsleistung: 80 kW

Kraftübertragung: Automatisiertes 6-Gang-Getriebe AT08006, Gangspreizung von 6,58 bis 0,78, Hinterachsübersetzung $i = 3,58$.

Fahrgestell/Bremsen/Lenkung: Vorn: starre, gekrüpfte Faustachse 4,5 t Traglast, Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; Hinten: starre Antriebsachse; 8,5 t Traglast, Luftfederung, Stoßdämpfer; EBS-Bremssystem, pneumatische Scheibenbremsen an allen Achsen, Dauerbremse Motorbremse, ESP serienmäßig, Bereifung: 245/70 R 17.5, Hydraulische Einkreis-Servolenkung.

Maße und Gewichte: Länge x Breite x Höhe: 9.000 x 2.550 x 3.600 mm, Radstand: 5.000 mm, Tankinhalt: 215 l, Adblue 32 l, zul. Gesamtgewicht: 11.990 kg

nicht schlecht. Seine Laufeigenschaften sind gewiss nicht zu beanstanden, der Mercedes-Vierzylinder allerdings läuft noch ein Quäntchen kultivierter.

Auch das Tipmatic-Getriebe alias ZF AS Tronic Lite, noch immer aufpreispflichtig, macht seine Sache gut, treffsicher und zügig werden die sechs Gänge geschaltet. Was fehlt, zeigt das Mercedes-Getriebe auf: eine Roll-Funktion, die da und dort einen Zehntelliter Diesel spart. Wer viel fährt, wird beim MAN das solide Fahrwerk und reichliche Achslastreserven schätzen. Der TGL federt gut und rollt fast unbeirrbar geradeaus. Und auf kurvenreichen Straßen freut man sich über die zielsichere Lenkung, die beim Rangie-

ren wenig Kraftaufwand fordert und auf welligen Fahrbahnen den mittelschweren MAN sicher auf Kurs hält.

Iveco Eurocargo 120E25 P

Preis und Leistung im Fokus

Man kennt ihn schon seit vielen Jahren, der Klassiker unter den Profi-Distributoren hat schon viele Wettbewerber kommen und gehen sehen. Und doch sieht er nicht alt aus, mit einigen Retuschen wurde der große Wurf von einst immer wieder aufgefrischt. Wo seine Stärken liegen?

Zuerst natürlich im wohl besten Preis-Leistungs-Verhältnis, wobei die Iveco-Strategen gern auf die beispielhafte Nutzlast verweisen. In unserem Vergleich kann der Eurocargo damit nicht punkten. Statt mit 206 PS und 750 Nm starkem Vierzylinder tritt er mit einem 252 PS starken Tector-Sechszylinder mit 6,7 l Hubraum an, der seine maximal 850 Nm Drehmoment an ein anhängertaugliches Zwölfgang-Eurotronic-Getriebe abgibt. Der drehfreudige aber nicht sonderlich kräftige Tector-Sechszylinder läuft seidenweich, kann sich aber leistungsmäßig nicht sonderlich in Szene setzen. Alternativ zum leichteren handgeschalteten Neungang-Getriebe der Serienausstattung wird hier automatisch

geschaltet. Motor und Getriebe verstehen sich prächtig - wengleich die neuesten Segnungen der Getriebetechnik fehlen. Mehrgewicht erzeugen auch die größeren 19,5er-Räder, die dem Eurocargo allerdings zu einem beachtlichen Abrollkomfort und an der Rampe zu günstigen Ladeverhältnissen verhelfen.

Der Iveco fährt fast wie ein großer LKW, eher souverän und weniger flink. Er liegt satt auf der Straße und bremst ordentlich, seine Scheibenbremsen werden hier von einem pneumatischen EBS-Bremssystem versorgt. ESP gehört zur Grundausstattung, der Notbremsassistent ist noch in Arbeit und soll schon demnächst verfügbar sein. Über die Kabine werden sich Eurocargo-Fahrer gewiss nicht beschweren. Sie bietet für Tageseinsätze genug Platz, Komfort und vor allem Übersicht im dichten Verkehr. Auf so manches Goodies wie Licht- oder Regensensoren oder an-



Noch immer modern: Der Evergreen Eurocargo bietet eine breite Palette an Längen, Fahrerhäusern, Radständen und Motoren.

dere Segnungen der modernen automobilen Gesellschaft muss man im Eurocargo freilich verzichten. Vielleicht, weil es die Iveco-Kunden nicht brauchen: Der Euro-

cargo erfreut sich in Europa auch so großer Nachfrage, er fährt mit 30 Prozent Marktanteil in seiner Klasse voran.

Wolfgang Tschakert

Volvo FL 210-512

Robuster Truck mit Nehmerqualitäten

Zumindest im deutschsprachigen Raum haben die Schweden den mittelschweren Verteilerverkehr für sich neu entdeckt. Mit den Baureihen FE und FL hat man bei Volvo nicht nur zusätzliche Stückzahlen, sondern auch das Aftersales-Geschäft im Visier. Die Fahrzeugtechnik stammt vom Konzernpartner Renault, dort kannte man die Modelle als Midlum, jetzt heißen sie dort schlicht „D“. Das moderat aktualisierte und Volvo-like möblierte Fahrerhaus punktet im Verteilerverkehr mit hervorragenden Einstiegsverhältnissen und ordentlichen Sitzen, die französischen Eigentümlichkeiten der Bedienung gefallen nicht jedem.

Die wesentliche Neuheit steckt aber unter der Kabine. Aus der Zusammenarbeit mit Nissan-Diesel stammt der neue Vierzylinder, der mit 5,1 l Hubraum üppig ausfällt. In unserem Fall fährt der Volvo FL mit

210 PS und 800 Nm vor und demonstriert, dass Hubraum noch immer ein Garant für exzellente Fahrbarkeit ist. An Kraft und Leistung herrscht in keiner Fahrsituation Mangel, der neue D5-Diesel kann mit 240 PS und 900 Nm noch ganz anders. Die Einstiegsleistung dürfte in den meisten Fällen genügen, um voll ausgeladen zügig voranzukommen. Zumal auch das automatisierte I-Sync-Getriebe (ZF AS Tronic Lite) die sechs Gänge flink sortiert und eher die leistungsorientierte Gangart pflegt.

Weniger als der spontane Antritt wollen die ruppigen Manieren gefallen, die der rau laufende Motor an den Tag legt. Bereits im Leerlauf schüttelt er kräftig, und unter Last artikuliert der Diesel permanent, dass er ordentlich unter Druck gesetzt

wird. Nicht so recht Volvo-affin ist auch der gebotene Federungskomfort, dafür zeichnet vor allem die rustikale 2-Punkt-Fahrerhauslagerung verantwortlich. Der robuste Franko-Schwede ist kein Nutzlastriese, der MAN als Benchmark bietet 500 kg mehr. Doch wenn es um die Straßenlage geht, macht ihm keiner was vor.

Flink wie ein Sportwagen und rückmeldungsstark zieht der Verteiler-Volvo seine Bahn - und macht Appetit auf kurvenreiche Landstraßen. So schnell wie er fährt bremst er auch. Seine Radstopper greifen fast bissig zu, der Schleuder- und Kippschutz ESP gehört zum Serienumfang. Dass es für den Volvo FL noch keinen Notbremsassistenten gibt, passt nicht ins tradierte Bild der Marke Volvo. Wenig Volvo-like ist auch die 80 kW schwache Motorbremse, die bergab mehr Lärm als Leistung produziert.



Noch selten in Deutschland: Der Volvo FL profiliert sich als robuster und genügsamer Partner im Verteilergeschäft.



OPTIMALE TRANSPORTLÖSUNGEN DAS IST KÄSSBOHRER

Das KÄSSBOHRER Containerchassis K.SHG AVH wurde speziell für die hohen Anforderungen im Containertransport entwickelt: Dank abkoppelbarem Schwanenhals und ausziehbarem Front- und Heckbereich kann das K.SHG AVH alle Containermodelle bis zu 45 ft transportieren. Durch die optimale Lastverteilung ist es sehr wendig und meistert auch enge Kurven in Häfen oder in der City. Flexible Einsatzmöglichkeiten, schnelle Ladevorgänge, robuste Bauweise und hervorragende Fahreigenschaften – die Containerchassis von KÄSSBOHRER sind einfach ideal für Ihr flexibles und zuverlässiges Container-Flotten Management.



Flexibel:
abkoppelbarer Gooseneck

Vielseitig einsetzbar:
1 x 20 ft Container am Heck
2 x 20 ft Container
1 x 40 ft ISO
1 x 40 ft High Cube
1 x 45 ft High Cube mit Tunnel

Ausziehbarer Front- und Heckbereich



SATTELN SIE UM!

Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH | Telefon 02823 9721-0 | E-Mail info.de@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com

Engenuity, since 1893

Kässbohrer