



Die Fangemeinde

Seit 2009 gibt es das europäische Testformat ETC, und die Beteiligung europäischer Fachmagazine wächst von Jahr zu Jahr. Inzwischen sind unter der Federführung von DVZ und KFZ-Anzeiger insgesamt 16 Fachzeitschriften aus 12 Ländern mit einer Gesamtauflage von über 100.000 Exemplaren beteiligt. Zudem berichtet die FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung) von diesem LKW-Vergleichstest.



Auf der ETC 2014 lieferten sich beim großen Euro-6-Vergleichstest DAF, Daimler, Iveco, MAN und Scania spannende Titelkämpfe.

Kopf an Kopf

Der große internationale Euro-6-Vergleichstest – die European Truck Challenge (ETC) 2014 – war spannungsgeladen: Fünf LKW-Hersteller – DAF, Daimler, Iveco, MAN und Scania – kämpften vom 10. bis 14. November im niedersächsischen Northeim um Ruhm und Ehre. Zum Start hatten sich

der DAF XF 440 mit 435 PS und 2.100 Nm, der Iveco Stralis 420 „Hi-Way“ mit 420 PS und 1.900 Nm, der MAN TGX 18.400 mit 400 PS und 1.900 Nm, der Mercedes-Benz Actros 1843 „Streamspace 2,5“ mit 428 PS und 2.100 Nm, sowie der Scania Streamline G 410 „Highline“ mit 410 PS und 2.150 Nm aufgestellt.



Die Spielregeln

Auf der ETC 2014 nahmen die Nutzfahrzeughersteller DAF, Daimler, Iveco, MAN und Scania am großen Euro-6-Vergleichstest teil. Gekämpft wurde im schweren Fernverkehrs-Segment mit Kabinen überwiegend unter der Top-Kategorie und Motorpower von 400 bis 440 PS sowie maximalen Drehmomenten von 1.900 bis 2.150 Nm.

Auf der rund 142 km langen ETC-Testrunde mit unterschiedlich anspruchsvollen Abschnitten werden Fahrpotenzial, Handling und Komfort bewertet. Hinzu kommt die Fahrzeugrentabilität in Form einer Kostenberechnung mit Gesamtpauschalwert. Dabei sind Diesel-, Adblue-Verbrauch und Fahrleistung die harten Faktoren, die auf der ETC-Runde ermittelt werden. Hinzu kommen die Leasing-Rate des jeweiligen Herstellers, die Werkstatt-Reparatur-Vertragspauschalen sowie weitere Fixkosten wie Aufwendungen für Betriebsmittel und Reifenersatzbedarf.

Zieleinlauf: Auf der ETC 2014 konnte DAF bei den Titelkämpfen abräumen, doch die anderen folgten dichtauf.

ins Ziel

Auf der ETC 2014 lieferten sich die Top-Modelle für den Regional- und nationalen Fernverkehr überaus spannende Wettkämpfe. Passend dazu auch die etwa 142 km lange ETC-Testrunde mit unterschiedlich anspruchsvollen Abschnitten. Es wurde in zwei Etappen gefahren: Auf der ersten, ein etwa

33 km langer Streckenabschnitt, ging es auf Land- und Schnellstraßen mit hügeliger Topographie über Land voran, und es waren auch einige Ortsdurchfahrten zu absolvieren. Auf der zweiten Etappe war ein 109 km langer Autobahnabschnitt mit unterschiedlichem topographischen Anforderungsprofil – von einfach

**Darauf kommt es an:
Diesel-, Adblue-
Verbrauch und
Fahrleistungen
sowie Leasingraten,
Vertrags-
pauschalen, Umwelt
und Innovationen**



Siegreich: Der New DAF XF 440 holte sich die Titel „Kostenmeister“, „Dieselmeister“ und „Innovationsmeister“.



Vorne weg: Der Scania G 410 führte beim Titel „Dieselmeister“ die Dreier-Gruppe an.



Mit dabei: Der Mercedes-Benz Actros 1843 muss den Titel „Dieselmeister“ mit Scania und DAF teilen.

bis sehr anspruchsvoll – zu bewältigen. Insgesamt wurde jedes Fahrzeug etwa 710 km von fünf Testfahrern gefahren, und anschließend wurden Fahrpotenzial, Handling und Komfort bewertet.

Bei der ETC soll vor allem die Fahrzeugtechnik in die Bewertung einfließen und nicht das jeweilige Fahrerkönnen. Deshalb auch ein Fahrer- und Aufliegerwechsel auf das nächste Testfahrzeug nach jeder ETC-Runde, um den Fahrereinfluss und auch mögliche Unterschiede im Rollverhalten der Auflieger so weit als möglich zu neutralisieren.

Die Testredaktion des KFZ-Anzeiger hat neben dem „Kostenmeister“ auch die Titel „Dieselmeister“, „Umweltmeister“, „Innovationsmeister“ und „Star-Truck“ ausgelobt. Beim „Kostenmeister“ zählen praktisch nur die harten Fakten wie Dieserverbrauch, Vertrags- und Leasingraten. So bestimmt am Ende die Fahrzeugrentabilität mit den variablen und fixen Kosten über die Platzierung.

Beim Dieselmeister spielt der Dieserverbrauch zwar auch die Hauptrolle, jedoch sind auch der kostengewichtete Adblue-Verbrauch und die Fahrleistungen mitentscheidend. Bei den Titeln Innovationsmeister und Star-Truck zählen eher subjektive Empfindungen.

The Cost Champion: DAF

And the Winner „Kostenmeister“ ist DAF Trucks mit dem New XF 440 Space Cab! Dank einer Gesamtkostenpauschale von 64,0 Cent/km (Einzelergebnisse siehe Tabelle) hält DAF

MEISTERKLASSE!

EUROPEAN
TRUCK
CHALLENGE

Der DAF XF ist 2014, was er 2013 war – der KOSTENMEISTER. Europas Truckexperten sind sich einig, der DAF XF ist Europas Kostenmeister und gewinnt bei der European Truck Challenge 2014 auch noch die Auszeichnungen DIESELMEISTER und INNOVATIONSMEISTER.



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | BUSES | TRAILERS

[WWW.DAFTRUCK.COM](http://www.daftruck.com)

DAF
LIVING WITH POWER

ETC 2014	DAF XF 440	Iveco Stralis 420	Mercedes-Benz Actros 1843	Scania G 410	MAN TGX 18.400
Basisdaten					
Nennleistung (PS)	435	420	428	411	400
Nenn Drehmoment (Nm)	2100	1900	2100	2150	1900
Nutzungsdauer (Monate)	48	48	48	48	48
Laufleistung Fahrzeug	125.000	125.000	125.000	125.000	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Summe Leasing und Wartung (EUR/Monat) (1)	1391,51	1479,00	1749,00	1825,00	1875,00
Reifen (EUR/Monat) (2)	56,25	56,25	56,25	56,25	56,25
Autobahnmaut (ct/km)	13,10	13,10	13,10	13,10	13,10
Preis Diesel (EUR/l)	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10
Preis Adblue (EUR/l)	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
Kraftstoffverbrauch					
Testverbrauch (l/100 km)	29,9	30,5	29,9	29,4	30,5
Autobahn gesamt (l/100 km)	28,8	29,4	28,8	28,3	29,4
Autobahn leicht	21,5	22,7	21,9	20,5	22,7
Autobahn mittelschwer	28,2	28,4	28,2	28,3	28,7
Autobahn schwer	37,8	38,0	37,4	37,1	37,6
Bergmessung	92,6	89,9	88,6	89,9	90,9
Minimalverbrauch	22,2	21,8	21,9	20,9	22,3
Landstraße	33,4	34,1	33,5	32,9	34,1
Verbrauch Adblue	0,9	2,2	0,9	2,3	1,2
CO ₂ -Ausstoß nutzlastbezogen (g/tkm)	49,3	50,3	49,4	48,5	50,2
Betriebskosten					
Gesamtkosten (€/km)	0,640	0,660	0,674	0,683	0,694
Feste Kosten je Einsatztag (€/Tag) (3)	102,60	106,98	120,48	124,28	126,78
Feste Kosten je km (€/km)	0,197	0,205	0,231	0,239	0,243
Variable Kosten je km (€/km)	0,443	0,455	0,443	0,444	0,451
Fahrleistungen					
Geschwindigkeit (km/h)	70,1	70,3	70,8	71,5	70,6
Autobahn gesamt	77,7	77,9	78,4	79,2	78,2
Autobahn leicht	81,4	81,7	81,9	81,7	81,8
Autobahn mittelschwer	79,9	79,9	80,5	81,2	80,3
Autobahn schwer	71,7	71,9	72,6	74,4	72,4
Bergmessung	59,9	59,8	61,9	65,1	60,6
Gefällemessung	73,2	73,2	72,9	72,9	72,9
Landstraße	53,1	53,2	53,6	54,1	53,4

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5. (1) Quelle Full-Service-Leasing: Hersteller/Importeur; Preisstand: November 2014. (2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer. (3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7926,- €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten. Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zu Grunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (10 Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen während der Fahrzeugnutzungsdauer. Quelle: Hans-Jürgen Wildhage



Sternenlob: Bewertung durch die Aktiv-Fahrstilanalyse des Stralis-Bordrechners.

die begehrteste Trophäe der ETC in den Händen. Und das zum zweiten Mal in Folge, denn im Vorjahr konnte DAF auf der ETC 2013 mit dem New XF 460 den Titel erringen. In der Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage aus dem ETC-Team besetzen zwar der Diesel- und Adblue-Verbrauch die Hauptrollen, sind jedoch nicht allein entscheidend. Hinzu kommen die Leasing-Rate des jeweiligen Herstellers, die Werkstatt-Reparatur-Vertragspauschalen sowie

weitere Fixkosten wie Aufwendungen für Betriebsmittel und Reifenersatzbedarf.

So blieb beim Kampf um den Kostenmeister bis zum Schluss alles offen. Hans-Jürgen Wildhage musste in seiner Kostenrechnung eine Menge Daten eintippen und verarbeiten bis dann endlich das Ergebnis feststand: Nach dem Titelgewinner DAF XF 440 mit 64,0 Cent/km folgen der Iveco Stralis 420 mit 66,0 Cent/km, der Mercedes-Benz Actros 1843 mit 67,4



Anzeige

Cent/km, der Scania G 410 mit 68,3 Cent/km und der MAN TGX mit 69,4 Cent/km.

The Fuel Champion: Scania, Daimler, DAF

Bei den Titelfkämpfen um den „Dieselmeister“ entbrannte schon vom ersten Nachtanken an ein überaus spannender Wettkampf. Entsprechend akribisch und für alle Teilnehmer transparent wurden die Diesel- und Adblue-Tankungen vom ETC-Testteam zelebriert. Am Ende zerrissen Scania, Daimler und DAF gleichauf das Zielband.

Zählte nur der Diesel, dann wäre eigentlich alles klar für Scania, mit einem Durchschnittsverbrauch 29,4 l/100 km. Danach würden dann jeweils eine Doppelplatzierung auf den 2. Rang für Daimler und DAF mit 29,9 l/100 km und auf den 3. Rang für Iveco und MAN mit 30,5 l/100 km folgen. Doch so einfach ist es nicht: Auf der ETC waren Fahrzeuge mit unterschiedlichen Euro-6-Konzepten angetreten. DAF, Daimler und MAN setzen auf eine Abgasnachbehandlung in Kombination mit Abgasrückführung (AGR) und SCR-Technologie mit Adblue. Iveco und Scania verzichten auf die AGR-Kombination und setzten einzig auf die SCR-Technologie und Adblue.

Der Fairness wegen wurde der Adblue-Verbrauch kostengewichtet in einem Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue (so wie auch in der Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage) hinzugerechnet. Am Ende konnten dann mit einem Gesamtergebnis von jeweils 30,3 l/100 km DAF, Daimler und Scania die Siegerplattform gemeinsam erklimmen. Die Reihenfolge wurde dabei von den Fahrleistungen bestimmt: Scania mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,5 km/h zuerst, dann Daimler mit 70,8 und DAF mit 70,1 km/h. Danach folgten dichtgedrängt MAN mit 31,0 l/100 km bei 70,6 km/h und Iveco mit 31,4 l/100 km bei 70,3 km/h.

The Environment Champion: Scania

Der Titel „Umweltmeister“ wurde auf der ETC 2014 an den Dieselmeister Scania mit dem G 410 verliehen. Eigentlich hätten auch alle Euro-6-Fahrzeuge den Titel verdient. Doch

Nachgemessen: Kontrolle der Aufsattelhöhe



Keine Mühen gescheut: Stefan Simonsen beim Fotografieren

Wir waren dabei: Sponsoren-Logos auf dem Tiefkühl-Auflieger vom ETC-Partner Krone. Darüber wird in der nächsten Ausgabe ausführlich berichtet.



So wird gefahren

Die Fahrzeuge werden jeweils mit Fahrern aus dem ETC-Team der teilnehmenden Fachzeitschriften besetzt. Auf der ETC 2014 wurde jedes

Fahrzeug von jedem Fahrer mit Teilbeladung bei einer Bruttomasse der Auflieger von rund 25 t (Zuggesamtwichte im Bereich von etwa 32 t) gefahren. Jedes Fahrzeug war rund 710 km unterwegs. Das Ergebnis wird je Fahrzeug

durch eine Zusammenfassung der Messfahrten errechnet. Bei einer höheren Auslastung, zum Beispiel auf 40 t Gesamtzuggewicht, würden sich entsprechend höhere Verbrauchswerte ergeben.

Jeder Tropfen zählt: akribisches Nachtanken auf der ETC



beim Thema Umwelt und Verkehr geht es in erster Linie um den CO₂-Ausstoß. Dabei spielt eben der Dieselverbrauch die entscheidende Rolle. Adblue verhält sich weitestgehend CO₂-neutral. So steht Scania mit einem nutzlastbezogenen CO₂-Ausstoß von 48,5 g/tkm an der umweltverträglichen Spitze, gefolgt von DAF mit 49,3, Daimler mit 49,4, MAN mit 50,2 und Iveco mit 50,3 g/tkm.

The Innovation Champion: DAF

Auf der ETC 2014 konnte DAF den Titel „Innovationsmeister“ für das neue, GPS-gestützte Tempomat-System Predictive Cruise Control (PCC) im New XF 440 erobern. Das System soll ab Januar nächstes Jahr als Option verfügbar sein. Gefallen hat vor allem das einfache Einstellen der gewünschten Geschwindigkeit mit zulässiger Über- und Unterschreitung im Voraus und das für die zulässige Abweichung nach unten drei vorprogrammierte Optionen zur Verfügung stehen. Innerhalb des vorgegebenen Bereichs bestimmt die Funktion Predictive Cruise Control die ideale Geschwindigkeit, während die Funktion Predictive Shifting den

Tabelle Dieselmeister	Scania G 410	MB Actros 1843	DAF XF 440	MAN TGX 18.400	Iveco Stra-lis 420
Dieselverbrauch l/100 km	29,4	29,9	29,9	30,5	30,5
Ab-Blue-Verbrauch l/100 km ⁽¹⁾	0,9	0,4	0,4	0,5	0,9
Ad-Blue + Diesel l/100 km	30,3	30,3	30,3	31,0	31,4
0 Geschwindigkeit km/h	71,5	70,8	70,1	70,6	70,3

(1) kostengewichtet im Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue

Anzeige



idealen Gang auswählt, einschließlich Eco-Roll.

Inzwischen sind die intelligent voraussehenden GPS-Tempomaten keine Sensation mehr. Bereits seit 2012 haben Daimler mit dem „Predictive Powertrain Control“ (PPC) und Scania mit „Cruise Control with Active Prediction“ (CCAP) GPS-Tempomaten als Option im Programm. Auch MAN hat jetzt nachgezogen und den New TGX 400 für die ETC mit seinem neuen GPS-Tempomat „Efficient-Cruise“ bestückt. Auf der ETC war nur noch Iveco ohne GPS-Tempomat unterwegs.

Der Innovationsmeister ging an DAF, weil der XF mit PPC auf Anhieb sofort in der Spitzengruppe Kopf an Kopf dabei war. Natürlich wurden für die GPS-Fahrzeuge knappe Ergebnisse erwartet. Doch dass der DAF XF 440 zusammen mit dem Scania G 410 und dem Mercedes-Benz Actros den Titel Dieselmanier holen konnte, war dann doch eine Überraschung.

Der MAN TGX 400 konnte trotz neuem GPS-Tempomat nicht auf gleicher Höhe aufschließen. Er wurde am Ende noch vom Iveco Stralis 420 bedrängt, der ohne GPS-Vorausschau mit gleichem Dieserverbrauch unterwegs war und in der Wertung nur aufgrund des kostengewichteten Adblue-Mehrverbrauchs von 0,4 l/100 km nach dem MAN ins Ziel kam. Ein Zeichen, dass Iveco den IQ beim konventionellen Tempomaten steigern konnte und natürlich die Testfahrer aus dem ETC-Team alles gaben, um dank voraussehender Unterstützung das GPS-Manko auszugleichen. Dafür

wurden an das ETC-Testfahrerteam reichlich Sterne von der Aktiv-Fahrstilbewertung des Stralis-Bordrechners als Lob für eine fast 100-prozentige Erfüllung der Kriterien in den einzelnen Kategorien vergeben.

Im folgenden Kapitel gehen auch die ETC-Kämpfer DAF XF, Iveco Stralis, MAN TGX, Mercedes-Benz Actros und Scania G 410 bei „Star Truck“ (subjektive Beurteilung von Komfort und Handling) auf Sternenjagd. **Adelbert Schwarz**

EUROPEAN TRUCK CHALLENGE

Das Duell unter den GPS-gestützten Spritspar-Tempomaten sorgte für überraschende Ergebnisse.

In meiner Welt zählt Wirtschaftlichkeit. Und mein Profi Liner von Krone.

Der Profi Liner von KRONE ist so durchdacht und ausgereift, dass er für die ganze Generation der innovativen KRONE Pritschensattelauflieger Pate steht. Das Vorbild der KRONE Pritschensattelauflieger. Bis ins kleinste Detail mit hochwertigen Serienbauteilen ausgestattet, ist er robust, zuverlässig, praxistauglich und vor allen Dingen eins: extrem rentabel. Eigenschaften, die ihn zum Basismodell für alle KRONE Pritschensattelauflieger gemacht haben und von denen Sie mit Sicherheit profitieren werden.

www.krone-trailer.com

KRONE
NIR: innovativer Transport