

Kampf der Sternensammler

Beim Kampf um den Titel „Star Truck“ setzte sich der Iveco New Stralis 420 Hi-Way überraschend mit der größten Sternensammlung durch.

Auf der European Truck Challenge zählen nicht ausschließlich die harten Fakten, sondern auch subjektive Eindrücke. So konnten auch auf der ETC 2014 die Hersteller DAF, Iveco, MAN, Daimler und Scania beim Kampf um den Titel „Star-Truck“ in den Kategorien „Fahrerhaus“, „Antriebsstrang“, „Fahrwerk“, „aktive Sicherheit“ und „Routine-Check“ Sterne sammeln. In jeder Kategorie werden bis zu sechs Sterne vergeben. Wer am meisten sammelt, gewinnt: Damit ist der Iveco New Stralis 420 Hi-Way der Träger des Titels „Star-Truck“ ETC 2014.



Übersichtlich: Kombiinstrument

Iveco New Stralis 420 Hi-Way

Iveco war nach dem Auftritt auf der ersten ETC im Jahre 2009 nach langer Pause jetzt wieder auf der ETC 2014 vertreten und konnte mit dem New Stralis 420 Hi-Way den Titel „Star-Truck“ erobern. Beim Stralis Hi-Way zeigte sich aus Sicht des Testers eben alles perfekt. So konnte das Testfahrzeug in allen Disziplinen die volle Sternenzahl einfahren. Das zeigt, dass Iveco bei der neuen Stralis-Generation, die 2012 vorgestellt wurde, eigentlich alles richtig gemacht hat. Allerdings konnte das schon mehr als zurückhaltende Face-Lifting das Image der Stralisbaureihe nicht so deutlich wie gewünscht anheben. Dafür fließt dank sparsamen Face-Liftings einiges an die Kunden zurück. Laut Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage liegt der New Stralis Hi-Way auf dem 2. Rang, trotz Top-Kabine. Um so mehr überrascht das gelungene, völlig neu entwickelte Kabineninterieur.

Die Hi-Way-Kabine mit rund 2,5 m Breite führt als extra lange Top-Version mit knapp 2,10 m Stehhöhe auf dem nur 23 cm hohen Motortunnel die Kabinenhierarchie beim New Stralis an. Damit hat Iveco ein attraktives Fahrzeug zum Test geschickt. Es dürfte auf internationalen Touren und erst recht im nationalen Fernverkehr und regionalem Einsatz kaum Wünsche offenlassen. Außerdem geizte Iveco nicht bei



Perfekt: der Arbeitsplatz im Hi-Way
Bequem: unteres Bett mit verstellbarer Rückenlehne

der Ausstattung und peppte die an sich schon lobenswert komplette Grundausstattung mit tiefem Griff ins Optionsprogramm nachmals auf, zum Beispiel edle Lederausstattung und Luxusitze für Fahrer und Beifahrer. Damit hat die Kabine enorm viel zu bieten.

Trotz Top-Kabine und Top-Ausstattung ist der New Stralis mit gewogenen 7,32 t kein Schwergewicht. Vielleicht auch wegen des Ver-

Technische Daten Iveco Stralis 420

Maße und Gewichte

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 6,25 m x 2,55 m x 3,77 (Länge x Breite x Höhe Kabinendach); Radstand: 3,79 m; Wendekreisdurchmesser: 14,73 m; Leergewicht (mit Fahrer und vollem 350-l-Tank + 50 l Adblue, gewogen) ca. 7,32 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t;

Testzuggewicht ca.: 32 t (Auflieger: Brutto 25 t)

Antriebsstrang

Motor: Cursor 11: 6-Zylinder-Reihen-Dieselmotor; Hubraum: 11,1 l; Leistung: 420 PS (309 kW) bei 1.550 bis 1900/min; max. Drehmoment: 1.900 Nm bei 900 bis 1.550/min; Common-Rail-Direkteinspritzung; Turbolader mit variabler Geometrie; Emissionsminderung ohne Abgasrückführung (AGR) mit HI-SCR-Technologie und Adblue.

Getriebe: ZF 12 AS 1930 TD: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Spreizung 15,86:1 bis 1:1;
Antriebs-Hinterachse: Hypoid-Starrachse; i = 2,64:1; Auslegung: 1.140/min bei 80 km/h

Fahrwerk

Federung: vorne/hinten: Stahlblatt-/Luftfederung ECAS
Bremsen: EBS und Scheibenbremsen; integrierte ABS/

ASR-Funktionen; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse (508 PS) plus ZF Intarder (680 PS, begrenzt); **Assistenzsysteme:** ESP, Hillholder, ACC-Tempomat und Eco-Roll, Spurverlassenswarner (LDWS) Aktiv-Bremsassistent (BAS), Fahrer-Ermüdungserkennung (DAS), Reifendrucküberwachung (TPMS) und Aktiv-Fahrstilanalyse (DSE)

Bereifung: vorne/hinten: 315/70 R 22,5 Goodyear Fuelmax „S“/ Fuelmax „D“; Auflieger: 385/65 R 22,5 Goodyear Fuelmax „T“.

Gardinenauflieger mieten **rechnet sich!**



- ✓ Volle Kostenkontrolle
- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen



RPS
TRAILER-RENTAL

© +49 (0) 364 82/830-130 ✉ vermietung@rps-trailer-rental.com www.rps-trailer-rental.com

zichts auf die Abgasrückführung (AGR) bei der Emissionsminderung.

Beim Vorgänger stand ja die billig wirkende Machart des Kabinen-Innenlebens in der Kritik. Beim New Stralis Hi-Way ist alles anders: Das Interieur überzeugt durch hochwertige Materialien sowie eine geschickte Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich mit Wohlfühlkultur. Außerdem gibt es großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und unter der Liege die beliebten, auch von innen zugänglichen Außenstauflächen mit reichlich Volumen fürs Gepäck. Gefallen haben ebenso der Ruhebereich mit drehbarem Beifahrersitz und der Schlafbereich dank gemütlich breitem Bett (circa 80 cm) unten mit verstellbarer Rückenlehne. Der neu entwickelte Arbeitsplatz konnte dank hervorragender Ergonomie, klarer Linienführung des Cockpits, übersichtlicher Instrumentierung, eines griffigen Multifunktionslenkrads sowie des überaus einfachen Handlings und intuitiver Bedienbarkeit begeistern.

Auf der Testfahrt überzeugte der New Stralis durch höchste Fahrharmonie, eine angeneh-

me Geräuschkulisse in der Kabine, einfaches Handling und eine exakte, leichtgängige und dabei sehr direkte Lenkung. Lobenswert auch die exakte Arbeitsweise und Gangwahl des 12-Gang-Automatikschaltgetriebes ZF AS Tronic in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung. Gefahren wurde überwiegend mit Tempomat, der auch ohne GPS-Vorausschau feinfühlig auf topographische Veränderungen reagierte und auch geschickt Eco-Roll einsetzte. Er braucht nur gelegentlich eine Unterstützung vom Fahrer, wenn es um das voraussehende Fahren geht.

In den Steigungen zeigte sich eine bemerkenswerte Standfestigkeit des 11-I-Cursor. Außerdem hat der Cursor mit seiner aufgeladenen Dekompressions-Motorbremse eine Motorbremsleistung von rund 508 PS bei 2.400/min zu bieten. Beim Testfahrzeug kommt noch eine auf 680 PS begrenzte Verzögerungsleistung des ZF-Intarders hinzu. Standfestigkeit und Verzögerungsleistung wurden vor allem bei der anspruchsvollen Topographie in den Kasseler Bergen auf die Probe gestellt. **Adelbert Schwarz**



Was unser Tester zum Stralis sagt

Fahrerhaus

Sehr gute Ergonomie; übersichtliche und ansprechende Instrumentierung; hochwertiges Interieur; günstige Einstiegsituation; überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr mit ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür. ★★★★★

Antriebsstrang

Ausgezeichnete Motorelastizität; hohe Fahrharmonie; wirtschaftliche Verbrauchswerte. ★★★★★

Fahrwerk

Zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität. ★★★★★

Aktive Sicherheit

Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; Automatik-Schaltgetriebe ZF AS in 2-Pedal-Technologie; Klimaautomatik, umfangreiches Paket mit Sicherheits-Fahrer-Assistenzsystemen serienmäßig. ★★★★★

Routine-Check

Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände; Einfacher Birnenwechsel, Hauptscheinwerfer. ★★★★★

And the Winner is: Der New Stralis 420 holte sich mit voller Sternenzahl den Titel Star-Truck.



Technische Daten Scania

Maße und Gewichte:

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß:
6,00 x 2,55 x 3,49 m (Länge x
Breite x Höhe Kabinendach);
Radstand: 3,70 m; Wendekreis-
durchmesser: 15,20 m; Leerge-
gewicht (mit Fahrer und vollem
400-l-Tank + 48 l Adblue, gewo-
gen): ca. 7,1 t; zulässiges Gesamt-
gewicht/Gesamtzuggewicht:
18,0/40,0 t;
Testzuggewicht ca.: 32 t (Auflie-
ger: Brutto 25 t)

Antriebsstrang:

Motor: Scania DC13 115: Hubraum:
12,7 l; Leistung: 410 PS (302 kW)
bei 1.900/min; max. Drehmo-
ment: 2.150 Nm bei 1.000 bis
1.300/min; Common-Rail-Hoch-
druck-Direkteinspritzung „Scania
XPI“; Emissionsminderung ohne
Abgasrückführung (AGR) mit
SCR-Technologie und Adblue.

Getriebe: Scania Opticruise,
Getriebe GRS 895 R: 12-Gang-
Automatik-Schaltgetriebe
mit Fahrprogrammregelung in
2-Pedaltechnologie; Spreizung
Fahrgänge: 11,32:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: Hypoid-
Starrachse; $i = 2,59:1$; Gesamtaus-
legung: 1.117/min bei 80 km/h

Fahrwerk:

Federung: vorne/hinten: Stahl-
blatt-/Luftfederung ECAS
Bremsen: EBS und Scheibenbrem-
sen; integrierte ABS/ASR-Funkti-
onen; Stauklappenmotorbremse
(Leistung 348 PS/256 kW); Son-
derausstattung: Scania-Retarder
(Leistung: 680 PS/500 kW);
Assistenzsysteme: ESP; CCAP +
Eco-Roll; LDW (Spurwächter),
TPR (Reifendrucküberwachung)
Bereifung: vorne/hinten: 315/70
R 22,5 Goodyear Fuelmax „S“/
Fuelmax „D“; Auflienger: 385/65 R
22,5 Goodyear Fuelmax „T“.

Kam gut an: der New Scania
Streamline G 410



New Scania Streamline G 410

Scania war auf der ETC 2014 mit dem New Streamline G 410 Highline angetreten. Das Testfahrzeug hat als attraktives Arbeitstier sowohl in nationalen als auch regionalen Einsätzen überdurchschnittlichen Komfort zu bieten. Die Schweden rechneten sich mit ihrer neuen Euro-6-Kombination – Opticruise in 2-Pedal-Technologie und weiter verfeinertem GPS-gestützten Tempomat CCAP (Cruise Control with Active Prediction) mit Eco-Roll-Funktion – gute Chancen aus. Das hat ja zumindest beim Titel „Dieselmeister“ funktioniert.

Auch Scania verzichtet beim G 410 auf die AGR (Abgasrückführung) zur Emissionsminderung und kommt in der Kombination nur mit SCR-Technologie und Adblue aus, das spart Gewicht: Mit gewogenen 7,14 t ist der Scania G 410 das Leichtgewicht unter den ETC-Teilnehmern.

Die Emissionsminderung – das gilt übrigens generell für Euro-6-Fahrzeuge – ist mit Oxi-Kat, Partikelfilter (DPF), SCR-Technologie, Adblue-Einspritzung und Ammonium-Schlupf-Katalysatoren sowie Sensorik und



Übersichtlich: Kombiinstrument Scania

NO_x-Überwachungseinheit ziemlich komplex. Beim New Streamliner sind das Face-Lifting mit verbesserter Aerodynamik und die Aufwertung des Interieurs recht dezent ausgefallen. Man muss schon sehr genau hinschauen, um den Unterschied von den aktuellen Modellen herauszufinden.

Das Highline-Fahrerhaus ist bei den G-Modellen tiefer aufgesetzt. Damit bietet der New Streamliner auf dem Motortunnel eine eingeschränkte Stehhöhe von etwa 1,74 m. Vor den Sitzen sind es immerhin rund 1,96 m Freiraum vom Fahrerhausboden bis zum Dachhimmel. Im Verbund sorgen der 22 cm niedrige Motor-



Fahrerfreundlich: Arbeitsplatz im Streamline Highline



Was unser Tester zum Scania sagt

Fahrerhaus

Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrer-Version zeitgemäßer Komfort im nationalen Fernverkehr; ausreichend Stauraum und günstig

platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg.



Antriebsstrang

Hohe Motorelastizität; gute Fahrharmonie, CCAP + Eco-Roll für sparsame Verbrauchswerte.



Fahrwerk

Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.



Aktive Sicherheit

Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; breites Sonderausstattungsprogramm von Opticruise und Retarder bis

ESP, Spurassistent LDW und CCAP (abstandsgeregelter, GPS-gestützter Tempomat) + Eco-Roll.



Routine-Check

Elekt. Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände; einfacher Birnenwechsel. Negativ: keine elektronische Motorölstands-Anzeige.

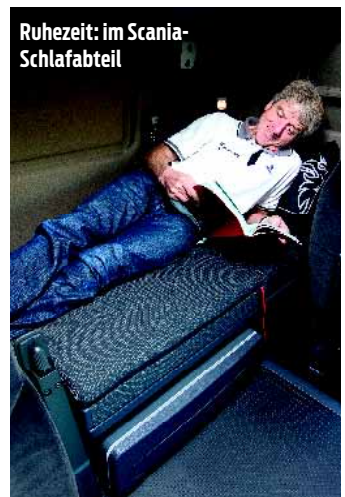


tunnel, die Sitzschnellabsenkung und das aufklappbare Lenkrad für einen halbwegs bequemen Überstieg zur Ruhezone oder Beifahrertür. Zudem hat der Scania G 410 für Alleinfahrer einen vorbildlichen Arbeitsplatz, eine rund 700 mm breite Liege, ein wohnliches Interieur und komfortables Kabinenvolumen für einen gehobenen Standard im nationalen Fernverkehr zu bieten. Hinzu kommen verschließbare Ablageflächen über der Windschutzscheibe und die von außen zugänglichen Großfächer unter der Liege sowie geschickt platzierte Ablagen, Schubladen, Flaschen- und Becherhalter im direkten Fahrerumfeld.

Auf der Testfahrt konnte der New Scania G 410 mit bemerkenswerter Standfestigkeit in

Steigungen und einer perfekten Abstimmung des Antriebsstrangs auf eine hohe Fahrharmonie punkten. Die Nennleistung des Motors DC 13 im Scania G 410 ist zwar nur mit 410 PS angegeben, dafür ist der G 410 mit 2.150 Nm bei bereits 1.000/min das Fahrzeug mit dem stärksten maximalen Drehmoment auf der ETC 2014. Überzeugend auch die Arbeit des intelligenten GPS-Tempomaten CCAP, der mit Hilfe von GPS-Navigation und Geländedaten die Straßentopographie etwa 3 km im Voraus kennt. Hinzu kommen hohe Fahrstabilität, perfektes Lenkverhalten, komfortable Fahrwerks- und Kabinenabstimmung sowie ein angenehm niedriges Geräuschniveau in der Kabine.

Adelbert Schwarz



Ruhezeit: im Scania-Schlafabteil



Sicherheit durch ausgereifte Technik



Sensorik-Lösungen für mehr Sicherheit

Die einfache und sichere Bedienung der Fahrzeuge, kurze Standzeiten und die Vermeidung von Unfällen tragen entscheidend zum Erfolg eines modernen Fuhrparks bei.

Sensorik-Lösungen von JOST erhöhen nicht nur die Sicherheit, sondern steigern auch die Effizienz.



Weitere Infos im Internet unter:
www.jost-world.com/sensoric

Technische Daten Actros

Maße und Gewichte

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 5,86 x 2,50 x 3,77 m (Länge x Breite x Höhe Kabinendach); Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 15,00 m; Leergewicht (mit Fahrer mit vollem 390-l-Tank + 60 l Adblue, gewogen): ca. 7,3 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t; Testzuggewicht ca.: 32 t (Auflieger: Brutto 25 t)

Antriebsstrang

Motor: Daimler OM 470; Hubraum: 12,8 l; Leistung: 428 PS (315 kW) bei 1.800/min; max. Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.100/min; druckverstärkte Common-Rail-Direkteinspritzung „X-Pulse“; Emissionsminderung mit Abgasrückführung (AGR) sowie SCR-Technologie und Adblue.

Getriebe: Merdes-PowerShift 3: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; Spreizung 14,93:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: Hypoid-Starrachse; Übersetzung: 2,61:1; Gesamtauslegung: 1.126/min bei 80 km/h

Fahrwerk

Federung: vorne/hinten: Stahlblatt/Luftfederung ECAS

Bremsen: Betriebsbremsanlage mit EBS und Scheibenbremsen; integrierte ABS/ASR-Funktionen; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse (Leistung 428/315 kW); Voith Sekundär-Wasserretarder (Bremsmoment 4.000 Nm);

Assistenzsysteme: ESP, Active Brake Assist ABA 3, ACC und GPS-gestützter Tempomat PPC sowie Spur- und Aufmerksamkeitswächter LGS.

Bereifung: vorne/hinten: 315/70 R 22,5 Goodyear Fuelmax „S“/Fuelmax „D“; Auflieger: 385/65 R 22,5 Goodyear Fuelmax „T“.



Eindrucksvoll:
der Mercedes-Benz Actros 1843 als attraktives Flottenfahrzeug

Actros 1843 Streamspace

Daimler präsentierte auf der ETC 2014 mit dem Mercedes-Benz Actros 1843 Streamspace 2,5 ein attraktives Flottenmodell für den Fernverkehrseinsatz. Das Streamspace steht nach den Topfahrerhäusern Gigaspace und Bigspace auf der dritten Stufe der Kabinenhierarchie. Mit 2,50 m Breite, 1,97 m Stehhöhe und ebenem Fußboden hat die Kabine vor allem für Alleinfahrer die wahre Business-Class im internationalen und um so mehr im nationalen und regionalen Verkehr zu bieten. Das Interieur überzeugt durch hohe Wohnkultur und Bequemlichkeit dank hochwertiger Materialien und geschickter Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich. Großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und Großstauflächen unter der Liege, darunter auch die beliebten Außenstauflächen, bieten reichlich Volumen fürs Gepäck. Hinzu kommen im Fahrerumfeld eine Vielzahl praktischer Ablagen und Aufstellflächen, zum Beispiel für einen Laptop.

Perfekt gelungen ist das Cockpit mit serienmäßigem Multifunktionslenkrad, erstklassiger Ergonomie sowie überaus einfachem Handling und intuitiver Bedienbarkeit. Weitere Komfortdetails sind eine Heizung mit Restwärmenutzung für Standzeiten und eine Klimaautomatik.



Auf einen Blick: PPC-Funktionen im Display
Ansprechend: der Arbeitsplatz im Actros

Auf der Testfahrt konnte der Mercedes-Benz Actros 1843 durch höchste Fahrharmonie dank perfekt abgestimmtem Antriebsstrang und erstklassigem Lenkverhalten reichlich punkten.

Der 6-Zylinder-Reihendiesel arbeitet sich in Steigungen mit 428 PS und einem maximalen Drehmoment von 2.100 Nm bei bereits 1.100/



Entspannend: superbequeme Fahrerliege

min mit beachtlichem Stehvermögen weiter nach oben. Passend dazu die ideale Abstimmung des 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebes Mercedes Powershift 3 in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung.

Auf der Autobahn und sogar auf dem Landstraßenabschnitt überzeugte der GPS-gestützte Tempomat PPC (Predictive Powertrain Control), der auf der ETC-Runde mit seiner Fahrweise besser als jeder Fahrer Kraftstoff einsparen konnte. Bemerkenswert auch die übersichtliche PPC-Anzeige auf dem grafikfähigen 12,7-cm-TFT-Farbdisplay: Bei der Anzeige der gesetzten Geschwindigkeit von Tempomat- und Bremsomat sowie von Unter- und Überschwung hat der Fahrer auf einem Punkt alles im Blick.

Adelbert Schwarz



Was unser Tester zum Actros sagt

Fahrerhaus

Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion überdurchschnittlicher Fernverkehrs-komfort mit ebenem Fußboden; ausreichend Stauraum, große Außenstau-fächer und günstig platzierte Ablagen; freier Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür. Negativ: umständ-

liches Handling
Sonnenblende.

★★★★★

Antriebsstrang

Ausgezeichnete Motorelastizität; hohe Fahrharmonie; GPS gestützter Tempomat PPC für sparsame Verbrauchswerte.

★★★★★

Fahrwerk

Sehr zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung;

komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

★★★★★

Aktive Sicherheit

Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; Automatik-Schaltgetriebe Mercedes Powershift 3 in 2-Pedal-Technologie; EBS und ESP, breites Sonderausstattungsprogramm von Sekundär-Wasser-Retarder; ACC und GPS-gestützter Tempomat PPC; Active Brake Assist

ABA 3 (bremst bei stehenden Hindernissen bis zum Stillstand), Spurhalte- und Aufmerksamkeits-Assistent sowie Wankregel-Assistent

★★★★★

Routine-Check

Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und nach Belastungsprofil errechnete Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel.

★★★★★



Miete all-inclusive.

Flexible Mietkonzepte,
unschlagbarer Komplettservice.

Egal, ob Sie Bedarf an Lkw, Trailern oder Anhängern haben: Unsere effizienten, an Ihre persönlichen Bedürfnisse angepassten Fuhrpark-Mietlösungen sorgen für ständige Mobilität und schonen dabei Budget und Nerven. Womit Sie ebenfalls rechnen können: einem unschlagbaren Komplettservice sowie einer riesigen Auswahl an Premiumfahrzeugen. Sie erreichen uns an über 65 Vermietstationen in ganz Deutschland oder unter den folgenden Kontaktdaten.

EURO-Leasing GmbH - Hotline 01806 254673**
Hansestraße 1 - 27419 Sittensen
info@manrental.eu - www.manrental.eu

MAN | Financial Services
Finanzierung, Leasing, Wartung, Ersatzteile*



* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Dienstleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Restloshausleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | ** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreise max. 0,60 € pro Anruf.

Technische Daten DAF

Maße und Gewichte:

Sattelzugmaschine 4x2,
Aufmaß: 6,01 x 2,50 x 3,44 m
(Länge x Breite x Höhe Kabi-
nendach); Radstand: 3,60 m;
Wendekreisdurchmesser: 14,30
m; Leergewicht (mit Fahrer und
vollem 430-l-Tank + 90 l Adblue,
gewogen): ca. 7,3 t; zulässiges
Gesamtgewicht/Gesamtzugge-
wicht: 18,0/40,0 t; Testzugge-
wicht ca.: 32 t (Auflieger: Brutto
25 t)

Antriebsstrang:

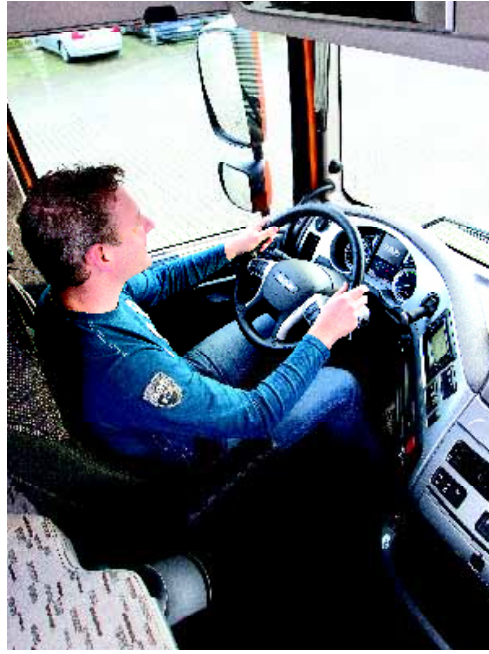
Motor: MX 13; Hubraum: 12,9 l;
Leistung: 435 PS (320 kW) bei
1.450 bis 1.700/min; maximales
Drehmoment: 2.100 Nm bei
1.000 bis 1.450/min; Abgastur-
bolader mit variabler Geometrie;
Common-Rail-Direkteinsprit-
zung; Emissionsminderung mit
Abgasrückführung (AGR) sowie
SCR-Technologie und Adblue.
Getriebe: ZF 12 AS Tronic:
12-Gang-Automatik-Schaltge-
triebe in 2-Pedaltechnologie
mit Fahrprogrammregelung;
Übersetzungsverhältnisse von
15,86:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: Hypoid-
Starrachse (i=2,53:1); Antriebs-
strangauslegung: 80 km/h bei
1.090/min.

Fahrwerk:

Federung: vorne/hinten: Stahl-
blatt/Luftfederung ECAS
Bremsen: Betriebsbremsanlage
mit EBS und Scheibenbremsen;
integrierte ABS-, ASR- und SMR-
Funktionen; Stauklappen- und
Dekompressionismotorbremse
MX: max. Leistung 435 PS (320
kW) und ZF-Intarder 630 PS
(500 kW);

Bereifung: vorne/hinten: 315/70
R 22,5 Goodyear Fuelmax „S“/
Fuelmax „D“; Auflieger: 385/65
R 22,5 Goodyear Fuelmax „T“.



New DAF XF 440 Space Cab

DAF Trucks war mit dem New XF 440 Space Cab als komfortables Flottenfahrzeug auf der ETC 2014 vertreten. Das ansprechende Außendesign lässt den New XF überaus attraktiv erscheinen. Markant sind vor allem der neue Kühlergrill samt Aluminium-Zierteilen, Chrom-Blende mit DAF-Emblem und der neue Stoßfänger sowie neue Hightech-Scheinwerfer mit LED-Technologie.

Das Space Cab mit 2,50 m Breite und komplett neu entwickeltem, ansprechendem Interieur bietet auf dem nur 15 cm hohen Motortunnel eine Stehhöhe von etwa 1,73 m, beziehungsweise von rund 1,88 m vor den Sitzen. Damit können vor allem Alleinfahrer im nationalen Fernverkehr einen gehobenen Komfort genießen. Weitere Pluspunkte sind ein bequemer Überstieg zur Beifahrertür, große Außenstauflächen und ein insgesamt ausreichendes Stauvolumen. Die Interieurausstattung ist ganz DAF-typisch: solide, hochwertig und mit überaus wohnlicher Atmosphäre.

Auf der Testfahrt überzeugte der New DAF XF 440 mit hoher Fahrharmonie und ausgereifter Komfortabstimmung von Fahrwerk, Kabinen- und Sitzfederung sowie dezertem Geräuschniveau in der Kabine. Lobenswert das perfekte Lenkverhalten und ideale Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den Rückblickspiegeln.

Vorbildlich auch das Cockpit, dank intuitivem Handling sowie ideal gestalteten Details wie das Multifunktionslenkrad, das übersichtlich instrumentierte Kombiinstrument mit



Bildergalerie (von oben links nach unten): erstklassiger Arbeitsplatz, elegantes Cockpit, bequeme Liege

Farbdisplay, gut erreichbare Bedienelemente und Getränkehalter sowie geschickt platzierte weitere Ablagen kann sich der Fahrer in dem erstklassig ergonomisch gestalteten Arbeitsumfeld, bis auf die etwas gewöhnungsbedürftige Bremsomatverstellung während der Fahrt,



Favoritenrolle: der Kosten- und Innovations-Meister bei Star-Truck



Was unser Tester zum DAF sagt

Fahrerhaus

Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; bequeme Komfortmatratze; ansprechendes und wohnliches Interieur; überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür;

wirkungsvolle mechanische Nacht-Einbruchsicherung. Negativ: etwas gewöhnungsbedürftige Bremsomateinstellung.

★★★★★

Antriebsstrang

Hohe Motorelastizität; serienmäßiges 12-Gang-Automatikschaltgetriebe ZF AS Tronic, gute Fahrharmonie;

wirtschaftliche Verbrauchswerte.

★★★★★

Fahrwerk

Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

★★★★★

Aktive Sicherheit

Klimaanlage; EBS mit ABS-, ASR- und SMR-Funktionen; breites Sonderausstattungsprogramm

neuester Assistenzsysteme wie mit ESP, LDWS (Spurwächter) und ACC plus FCW (Kollisionswarner) verfügbar.

★★★★★

Routine-Check

Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und Fahrzeugfunktionen; einfacher Birnenwechsel, Hauptscheinwerfer

★★★★★

schnell zurechtfinden. Hinzu kommt die beachtliche Standfestigkeit des MX-13-Motors im DAF XF 440 mit 435 PS und einem maximalen Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.450/min marschiert der XF 440 aufwärts. Hinzu kommt eine ideale Abstimmung des Antriebsstrangs mit dem 12-Gang-Automatikschaltgetriebe ZF AS-Tronic in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung für eine hohe Fahrharmonie.

Auf der ETC 2014 konnte das GPS-gestützte Tempomat-System Predictive Cruise Control (PCC) im New XF 440 erstmals gefahren werden. Damit sicherte sich DAF den Titel „Innovationsmeister“ ETC 2014. Das System funktioniert nahezu perfekt und kann sich beim Spritsparen mit den GPS-Tempomaten von Daimler und Scania messen. Ein besonderer Pluspunkt ist 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. Allerdings ist nach meinem Empfinden der XF in der höchsten Eco-Stufe ziemlich langsam unterwegs und lässt, je nach Topographie ein Absinken der Geschwindigkeit auch unterhalb des gesetzten Unterschwungs zu.

Dieses Mal bestückte DAF den New XF 440 mit dem leistungsstarken ZF-Intarder, so konnte der Bremsomat vor allem in den langgezogenen Gefälleabschnitten mit bis zu etwa 6 Prozent das gesetzte Tempolimit sicher einhalten.

Adelbert Schwarz

THERMOISOLIERUNG FÜR MULDEN

ALLER FABRIKATE

Rückfahrverschieber in
Hauptfahrverschieber

NACHRÜSTUNG EINER THERMOISOLIERUNG:

- ✓ Hochwertige Dämmstoffe
- ✓ In Verbindung mit anderen Reparaturen z.B. Boden-instandsetzung
- ✓ Für Rund- & Kastenmulden
- ✓ In Abstimmung mit den gesetzlichen Richtlinien
- ✓ Nachrüstbare Temperaturerfassung
- ✓ Geringes Gewicht
- ✓ Reparaturunendliche Bauweise

Industriegebiet · D-55472 Nisterau · Telefon +49 (0) 2061 207-900 · Fax +49 (0) 2061 207-940 E-Mail werkstatt@kompff.ag · Internet www.kompff-reparatur.de

Angabelformular
herunterladen
<http://bit.ly/kompff-form03>

Ausfüllen und
per Fax an
+49 (0) 2061 207-940

Wir erstellen Ihnen
umgehend ein
individuelles Angebot.

Technische Daten MAN

Maße und Gewichte:

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 5,96 m x 2,50 m x 3,78 m (Länge x Breite x Höhe XLX Kabinendach); Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 15,10 m; Leergewicht (mit Fahrer und vollem 375-l-Dieseltank + 60 l Adblue, gewogen): ca. 7.34 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t.

Antriebsstrang:

Motor: MAN D26:

Hubraum: 12,5 l; Leistung: 400 PS (294 kW) bei 1.600 bis 1.800/min; maximales Drehmoment: 1.900 Nm bei 930 bis 1.400/min; zweistufiger Abgas-turbolader Common-Rail-Direkteinspritzung; Emissionsminderung mit Abgasrückführung (AGR) sowie SCR-Technologie und Adblue.

Getriebe: ZF 12 AS 2331 DD + MAN TipMatic: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung: Spreizung von 15,86:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: Hypoid-Starrachse (i=2,53:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.094/min.

Fahrwerk:

Federung: vorne/hinten: Stahlblatt/Luftfederung ECAS

Bremsen: Betriebsbremsanlage mit EBS und Scheibenbremsen; integrierte ABS-, ASR-Funktionen; Stauklappen- und Dekompressionsmotorbremse EVB EC (Leistung 422 PS/310 kW); Sonderausstattung: Intarder ECO (Leistung: bis 816 PS (600 kW));

Bereifung: vorne/hinten: 315/70 R 22,5 Goodyear Fuelmax „S“/ Fuelmax „D“; Auflieger: 385/65 R 22,5 Goodyear Fuelmax „T“.



Bewährt: der New MAN TGX 18.400 XLX mit dezemtem Facelifting

New MAN TGX 18.400 XLX

MAN kam mit dem New MAN TGX 18.400 XLX. Die neuen Euro-6-Typen von MAN sind aufgrund des sehr dezemten Faceliftings eigentlich nur an der markanten Blende im Kühlergrill zu erkennen, wo der Löwe als Markenzeichen nach oben in den Mittelbereich der stärker betonten Chrom-Zierleiste gerückt ist. Das neue Gesicht wirkt jedoch zeitgemäß und strahlt hohe Leistungsfähigkeit und Sympathie aus.

Die **XLX-Kabine** mit 2,44 m Außenbreite ist im Kabinenprogramm direkt unterhalb der Top-Kabine zu finden und auf das Flottensegment im internationalen Fernverkehr zugeschnitten. Beim Interieur haben die Münchner auf das bewährte Inventar des Vorgängers gesetzt. So ist besonders für Alleinfahrer im Fernverkehr für einen überdurchschnittlichen Komfort gesorgt. Der großzügige Innenraum besitzt dank niedrigem Motortunnel einen



fast ebenen Fußboden mit einer Stehhöhe von 1,86 m und außerdem ein überaus angenehmes Wohlfühlambiente. Hinzu kommt ein ansprechendes Cockpit mit vorbildlicher Arbeitsplatzergonomie und übersichtlichem Kombiinstrument sowie praktische Ablagen im direkten Fahrerumfeld. Das Gepäck lässt sich in Großraum-Innen- und -Außenstauraum unterbringen.

Auf der Testfahrt konnte der TGX 18.400 dank hoher Fahrharmonie, schnellem Ansprechverhalten des 12,4-l-Reihendiesels in den unteren Drehzahlbereichen ab 1.000/min und geringem Geräuschniveau in der Kabine überzeugen. Außerdem kamen dank zielgenauem und perfektem Lenkverhalten sowie einfachem Handling weitere Pluspunkte hinzu. Perfekt auch die Abstimmung des Antriebsstrangs mit dem 12-Gang-Automatikschaltgetriebe ZF AS Tronic in 2-Pedal-Technologie und Fahrprogrammregelung MAN-Tipmatic. Der neue GPS-gestützte Tempomat



Ausgereift (von unten links nach schräg oben rechts): ansprechender Arbeitsplatz, bequeme Liege, übersichtliches Cockpit



Efficient-Cruise von MAN überraschte mit gelungenen Zusammenspiel zwischen Tipmatic und Tempomat/Bremsomat. Das Geschwindigkeitsregelsystem arbeitet in voraussehender Fahrweise ziemlich intelligent. Positiv war auf



Was unser Tester zum MAN sagt

Fahrerhaus

Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen und günstig platzierte Ablagen; Fußboden mit niedrigem Motortunnel und bequemem Überstieg zur Beifahrertür; in Alleinfahrerversion ausgezeichnete

Langstreckenkomfort. Negativ: eingeschränkte Sicht nach schräg vorne rechts.

★★★★★

Antriebsstrang

Gute Motorelastizität; serienmäßiges 12-Gang-Automatikschaltgetriebe MAN Tip-Matic 2; gute Fahrharmonie, wirtschaftliche Verbrauchswerte.

★★★★★

Fahrwerk

Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

★★★★★

Aktive Sicherheit

Klimaautomatik, Tip-Matic, EBS und ESP; optionale Hightech-Assistenzsysteme wie der Notbrems-Bremsassistent EBA, Intarder, ACC, CDC und LGS sowie

Reifendrucküberwachung TPM.

★★★★★

Routine-Check

Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und Fahrzeugfunktionen; lange Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel. Negativ: Großabdeckung beim Scheinwerferbirnenwechsel nicht verlustfrei.

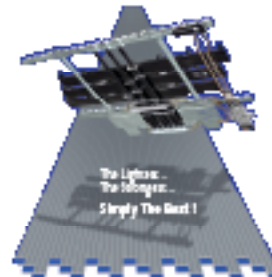
★★★★★

Talfahrten das einfache Setzen des Tempolimits über einen Tick aufs Bremspedal.

Adelbert Schwarz



Das Schubboden-System



CF500 SL-C, Typ **standard** mit 21 oder 24 Profilen für maximale Effizienz Schüttgut und Paletten, Balken, Säcke, Rollen usw.

NEU

CF500 SL-C, Typ **Bullermerer** nur mit 15 Profilen Extra Gewichtsersparnis nur Schüttgut



Bitte nehmen Sie Kontakt auf mit Ihrem Händler / Fahrzeugbauer
 +31 524 593 900 info@cargofloor.com www.cargofloor.com



Cargo Floor® wurde gegründet in Die Niederlande und produziert nur mit der höchsten Qualität echter Europäischer Teile!