Doppelspitzen ins Ziel

Beim großen Euro-6-Vergleichstest ETC 2016 trumpften Daimler, Iveco, MAN und Scania mit ihren neuesten Modellen auf.

Dieses Mal waren vier europäische LKW-Hersteller mit ihren neuesten Modellen zum großen internationalen Euro-6-Vergleichstest auf der European Truck Challenge (ETC) 2016 vom 10. bis 14. Oktober in Northeim angetreten: Daimler war mit dem Mercedes-Benz New Actros 1848 (12,8 l Hubraum, 476 PS und 2.300 Nm, mit Drehmomentanhebung 2.500 Nm) dabei, dessen Motor OM 471 2.0 erst im Vorjahr vorgestellt wurde. MAN kam mit dem TGX 18.500 (12,4 l Hubraum, 500 PS und 2.500 Nm) aus der Modellbaureihe 2017, und Iveco mit dem Stralis XP (12,9 l Hubraum, 570 PS und 2.500 Nm), beide feierten zuvor auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover ihre Premiere.

Als Superstar und Favorit der Testrunde ließ Scania den R 500 aus seiner Next Generation antreten, die auf der IAA in Hannover ihre Weltpremiere feierte und 2017 mit vollem Schub auf dem LKW-Markt die Zulassungszahlen für Scania in die Höhe treiben soll.

So lieferten sich die neuesten Modelle, die kurz nach der IAA jetzt auf der ETC 2016 erstmalig zum Vergleichstest angetreten sind, äußerst spannende Wettkämpfe. Gefahren wurde auf einer etwa 188,5 km langen ETC-Testrunde mit unterschiedlich anspruchsvollen Abschnitten, die in einen Nord- und Südabschnitt unterteilt ist. Dabei beginnt jede Runde mit einer Handlingfahrt auf dem Nordabschnitt.

Klassenkampf: Auf der ETC 2016 bildeten sich zwei Doppelspitzen, dabei lagen Daimler und Scania mit Abstand vorn.

Die Spielregeln

Dieses Mal nahmen auf der ETC 2016 die Nutzfahrzeughersteller Daimler, Iveco, MAN und Scania am großen Euro-6-Vergleichstest teil. Gekämpft wurde im schweren Fernverkehrs-Segment mit Kabinen überwiegend unter der Top-Kategorie. Eine Motorpower von mindestens 500 PS oder ein maximales Drehmoment von mindestens 2.500 Nm beziehungsweise eine entsprechende Drehmomentanhebung auf 2.500 Nm in den oberen Gängen erfüllten die Vorgaben.

Auf der rund 188,5 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.

Auf der ETC 2016 wurde jedes Fahrzeug von jedem Fahrer bei voller Ausladung mit Zuggesamtgewichten von knapp 40 t gefahren. Jedes Fahrzeug war rund 1.000 km unterwegs. Das Ergebnis wird je Fahrzeug durch eine Zusammenfassung der Messfahrten errechnet.

Kampfbereit: das ETC-Feld in Startposition

ETC 2016	Iveco Stralis 570	MAN TGX 18.500	Mercedes-Benz Actros 1848	Scania R 500	Mittelwerte ETC 2016
Basisdaten					
Nennleistung (PS)	**570**	**500**	**476**	**500**	**510**
Nenndrehmoment (Nm)	2.500	2.500	2.300	2.550	2.500
Gesamtgewicht (t)	39,7	39,6	39,5	39,6	39,6
Drehzahl bei 80 km/h	1.070	1.090	1.090	1.120	1.090
Sekundärretarder	ja	ja	nein	ja	
Kraftstoffverbrauch					
Testverbrauch (l/100 km)	**34,3**	**34,3**	**31,9**	**31,7**	**33,1**
Autobahn gesamt (l/100 km)	32,7	32,7	30,4	30,2	31,5
Autobahn leicht	25,4	25,4	23,7	22,6	24,3
Autobahn mittelschwer	32,9	32,7	30,6	30,4	31,7
Autobahn schwer	46,4	47,0	43,0	44,5	45,2
Bergmessung	112,8	114,0	102,7	109,1	109,7
Landstraße	41,5	41,5	38,6	38,3	40
Verbrauch Adblue (l/100 km)	2,9	1,5	1,7	2,6	2,2
Betriebskosten					
Betriebsmittelkosten (1) (€/km)	29,8	29,5	27,5	27,5	28,6
Gesamtkosten (2) (€/km)	61,9	61,6	59,6	59,6	60,7
Fahrleistungen					
Geschwindigkeit (km/h)	**71,5**	**71,8**	**70,7**	**71,3**	**71,3**

(1) Preisstruktur „Betriebsmittel-Tiefpreis“ mit Diesel 0,85 EUR/l und Ad Blue 0,22 EUR/l
(2) Preisstruktur mit Diesel 0,85 EUR/l; Ad Blue 0,22 EUR/l und WRV 1.500,00 EUR/Monat

Somit hat jeder Testfahrer ausreichend Fahrzeit zum Eingewöhnen. Anschließend wird mit gewerteter Verbrauchs- und Fahrleistungsmessung gefahren.

Insgesamt war jedes Testfahrzeug über fünf Runden rund 1.000 km unterwegs. 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 Sattelanhänger so weit wie möglich zu neutralisieren.

Schon nach den ersten Testrunden teilte sich das Feld in zwei Doppelspitzen auf. Die erste wurde von dem Mercedes-Benz Actros 1848 und dem New R 500 gebildet, mit Abstand dahinter lieferten sich der MAN TGX 18.500 und der Stralis XP 570 harte Wettkämpfe um die weitere Rangfolge.

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 Dieselverbrauch sowie Vertrags- und Leasingraten als feste Einheitswerte.

The Cost Champion

Als Gewinner des Titels „Kostenmeister“ können Daimler mit dem New Actros 1848 und Sania mit dem New R 500 als Erstplatzierte zur Siegerehrung antreten. Für beide wurde ein Gesamtkostenwert von jeweils rund 0,596 Euro/km auf Grundlage eines kostengewichteten Diesel-/Ad-Blue-Verbrauchs und eines Einheitswerts für das Service-Leasing ermittelt (Einzelergebnisse siehe Tabelle). Damit wurde die begehrteste Trophäe der ETC gleich an zwei Erstplatzierte vergeben.

Nach der ersten Doppelspitze Actros und R 500 folgte mit einigem Abstand die zweite Doppelspitze mit dem MAN TGX 18.500 (0,616 Euro/km) und dem Iveco Stralis XP (0,619 Euro/km).

The Fuel Champion

Spannende Titelkämpfe auch um den „Dieselmeister“. Dabei spielt der Dieselverbrauch zwar die Hauptrolle, jedoch sind auch der kostengewichtete Adblue-Verbrauch und die Fahrleistungen mitentscheidend.

Entsprechend akribisch und für alle Teilnehmer transparent wurden die Diesel- und Adblue-Tankungen vom ETC-Testteam zelebriert. Auf der ETC waren Fahrzeuge mit unterschiedlichen Euro-6-Konzepten angetreten. Daimler und

Genau: akribisches Nachtanken auf der ETC

Dieselmeister	Iveco Stralis 570	MAN TGX 18.500	MB Actros 1848	Scania R 500	MW ETC 2016
Dieselverbrauch l/100 km	34,3	34,3	31,9	31,7	33,1
Ad-Blue-Verbrauch l/100 km	2,9	1,5	1,7	2,6	2,2
Ad-Blue + Diesel l/100 km (1)	37,2	35,8	33,6	34,2	35,2
Geschwindigkeit km/h	71,5	71,8	70,7	71,3	71,3

MAN setzen auf eine Abgasnachbehandlung in Kombination von Abgasrückführung (AGR) und SCR-Technologie mit Adblue. Iveco und Scania verzichten auf die AGR-Kombination und setzen einzig auf die SCR-Technologie mit Adblue. So liegt der durchschnittliche Adblue-Verbrauch bei der Kombination AGR/SCR zwischen 4,3 und 5,5 Prozent, bei der „Only“-SCR-Technology sind es immerhin zwischen 8,1 und 8,5 Prozent, jeweils relativ zum Dieselverbrauch gesehen.

So wurde der Adblue-Verbrauch kostengewichtet in einem Verhältnis von 0,85 Euro/l Diesel zu 0,22 Euro/l Adblue hinzugerechnet. Am Ende zerriss der New Actros 1848 als erster das Zielband mit einem Durchschnittswert von 33,6 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,7 km/h, dicht dahinter der R 500 mit 34,2 l/100 km bei 71,3 km/h, danach dann der TGX 18.500 mit 35,8 l/100 km bei 71,8 km/h und noch weiter zurück der Stralis XP mit 37,2 l/100 km bei 71,5 km/h.

The Environment Champion

Beim Titel „Umweltmeister“ zählt nur der durchschnittliche Dieselverbrauch, weil sich Adblue weitestgehend CO_2-neutral verhält. So konnte der R 500 mit einem Durchschnittsverbrauch 31,7 l Diesel/100 km den Wettkampf für sich entscheiden; fast gleichauf dahinter der Actros 1848 mit 31,9 l/100 km und mit etwas Abstand dann der TGX und der Stralis mit einem Wert von jeweils 34,3 l Diesel/100 km. Damit steht Scania mit einem nutzlastbezogenen CO_2-Ausstoß von 33,4 g/tkm an der umweltverträglichen Spitze, gefolgt von Daimler mit 33,7 g/tkm sowie MAN und Iveco mit jeweils 36,2 g/tkm.

Die Fangemeinde

Das europäische Testformat ETC gibt es seit 2009. Inzwischen sind unter der Federführung der beiden Fachzeitschriften DVZ und KFZ-Anzeiger insgesamt 18 Fachzeitschriften aus elf EU-Ländern mit einer Gesamtauflage von über 100.000 Exemplaren beteiligt.

Iveco Stralis XP 570: wurde erst 2016 vorgestellt.

Mercedes-Benz Actros 1848: Champion mit drei Titelgewinnen

MAN TGX 18.500 XLX: neues Modell mit mehr Leistung

Scania Next Genetation R 500: ETC-Premiere mit Titelgewinn

Auffällig ist schon der vergleichsweise große Abstand zwischen der ersten Doppelspitze mit dem Actros 1848 und R 500 und der zweiten mit dem Stralis XP 570 und dem TGX 18.500. Eine Erklärung kann der unterschiedliche Reifegrad der GPS-geführten Tempomat/Bremsomat-Systeme liefern. Scania und Daimler sind mit Ihren Systemen schon etliche Jahre unterwegs. Sie haben gerade dieses Jahr nochmals mit einem Feinschliff nachgelegt. MAN und Iveco zählen hingegen zu den Newcomer und sind mit ihren Systemen noch ziemlich neu auf dem Markt. Vor allem beim Stralis XP kam zumindest subjektiv das Gefühl auf, dass der GPS-Tempomat ab und an nicht angemessen reagierte.

The Innovation Champion

Auf der ETC 2016 wurde der Titel „Innovationsmeister“ an den Merdcedes-Benz Actros für zwei bahnbrechnende Assistenzsysteme vergeben: An erster Stelle steht der Active Brake Assist 4 (ABA 4), der als erster Notbremsassistent sowohl stehende Hindernisse wie ein Stauende als auch Fußgänger erkennt und autonom eine Notbremsung bis zum Stillstand ausführt, wenn der Fahrer nicht auf Warnsignale reagiert. Als Zweites für den ersten Abbiege-Assistenten, der vor Fußgängern, Radfahrern und sogar Hindernissen in der Schleppkurve warnt.

Zugegeben, diese Systeme waren noch nicht im Testfahrzeug New Actros 1848 verbaut. Sie sind jedoch als Option bestellbar. Diesen Monat wurde bereits der erste Actros mit den beiden lebensrettenden Systemen ausgeliefert. Der ABA 4 ist zum gleichen Preis wie der ABA 3 im Safety-Pack enthalten, das einen Preisvorteil von 30 Prozent bietet. Inzwischen wurden bereits 3.300 ABA 4 im Safety-Pack mit Stop-and-Go-Funktion, Wankregel-Assistent und Fahrer-Airbag verkauft.

Der Abbiege-Assistent ist nicht im Safety-Pack enthalten, sondern als zusätzliche Sonderausstattung im Programm. Er ist in der Anlaufphase noch nicht für alle Baumuster verfügbar. Bei der Einzelbestellung in Verbindung mit dem Safety-Pack gibt es ebenfalls einen Preisvorteil von 30 Prozent. Seit dem Verkaufsstart wurden bereits 200 Einheiten des Abbiege-Assistenten geordert.

Mit dem Titel Innovationsmeister soll auch die Pionierleistung von Daimler gewürdigt werden, Mercedes-Benz Trucks konsequent mit neuen, aktiven Sicherheitssystemen auf den Weg zum autonomen unfallfreien Fahren zu führen.

Im folgenden Kapitel „Star Truck” (subjektive Beurteilung von Komfort und Handling) gehen die ETC-Kämpfer Iveco, MAN, Mercedes-Benz und Scania auf Sternenjagd.

Adelbert Schwarz

Sicher auf allen Straßen durch den Winter

LUDWIG

Eisfrei-Fahrgerüst

Art-Nr. 503300

1 Stk. / pro Stk € 2.680,–
2 Stk. / pro Stk. € 2.630,–
3 Stk. / pro Stk. € 2.580,–

Angegebener Nettopreis zuzüglich gesetzlicher Mehrwertsteuer. Ggf. zuzüglich Frachtkosten (Abholung in Karlsruhe-Rheinstetten möglich).

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- ✔ robust
- ✔ handlich
- ✔ sehr große Reichweite
- ✔ Länge 2,40 m
- ✔ Breite 0,60 m

LKW-Eisräumer

Art-Nr. 503301

1 Stk. € 95,–

Angegebener Nettopreis gesetzlicher Mehrwertsteuer. Preis nur in Verbindung mit einem Eisfrei Fahrgerüst.

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- ✔ Schnelle und einfache Montage des Eisfrei-Fahrgerüstes
- ✔ Variabler Standort – durch einfache Verfahrbarkeit bleiben Sie jederzeit flexibel
- ✔ Vertrauen Sie auf die bewährte Fahrgerüst-Qualität
- ✔ Erweiterbar für vielfältige Einsatzmöglichkeiten auch im Sommer, z. B. Arbeiten in der Halle bis zu einer Standhöhe von 11 Metern

LUDWIG GmbH Bau- und Industriebedarf
Großklamm 8 · 76287 Rheinstetten
Telefon (07 21) 9 51 52-0
Telefax (07 21) 9 51 52-30
zentrale@ludwig-bau.de
www.ludwig-bau.de