

Technische Daten Actros

Maße und Gewichte

Sattelzugmaschine 4x2, Aufbau: 5,86 x 2,50 x 3,77 m (Länge x Breite x Höhe-Kabinendach); Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 15,00 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 390-l-Tank und 60 l AdBlue): ca. 7.700 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0

Antriebsstrang

Motor: Daimler OM 471 SCR; Euro; EEV: 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; SCR-Technologie mit AdBlue und extern gekühlte AGT; druckverstärkte Common-Rail-Direkteinspritzung X-Pulse; Hubraum: 12,8 l; Leistung: 449 PS (330 kW) bei 1800/min; maximales Drehmoment: 2.200 Nm bei 1.100/min mit elektronischer Drehmomenterhöhung auf 2.400 Nm bei 1.100/min im 12. Gang

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

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

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperrung; Übersetzung: 2,61:1; Gesamtauslegung: 1.130/min bei 80 km/h

Fahrwerk

Federung: vorne: Stahlblatt-Parabelfederung; hinten: Luftfederung-
Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und Schelbenbremsen rundum; integrierte ABS-ASR-Funktionen; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse; Voith Sekundär-Wasserretarder;

Assistenzsysteme: ESP, Active Brake Assist ABA 2, ACC und GPS-gestützter Tempomat PPC sowie Spurwächter LGS

Auf einer Linie ins Ziel

Auf der ETC wird auch der „Star-Truck“ gekürt. Dieses Mal war mit dem Mercedes-Benz New Actros die neueste LKW-Generation dabei.

Nach den Titelkämpfen um den Kosten-, Diesel-, Umwelt- und Innovationsmeister ist auf der ETC noch der Titel „Star-Truck“ zu vergeben. Dabei gehen die Wettkämpfer in den Kategorien „Fahrerhaus“, „Antriebsstrang“, „Fahrwerk“, „aktive Sicherheit“ und „Routine-Check“ auf Sternenjagd. In jeder Kategorie werden bis zu sechs Sterne vergeben.

Star-Truck wird derjenige, der die meisten Sterne sammeln konnte. Dabei zählen nicht ausschließlich harte Fakten. Es sind auch subjektive Beurteilungen an der Sternengebung beteiligt.

Siegreich: Der New Actros 1845 StreamSpace holte sich den Titel Star-Truck.



Actros 1845 StreamSpace



Besonders hell leuchtet der Stern des New Actros 1845 StreamSpace Euro 5 EEV. Er konnte den Wettkampf um den Star-Truck mit voller Sternenzahl in allen Kategorien

für sich entscheiden. Vor allem die neue Kabine lässt für den Fahrer kaum noch Wünsche offen. Das 2,50 breite StreamSpace steht beim New Actros nach BigSpace und dem Topfahrerhaus MegaSpace auf der dritten Stufe der Kabinen-Hierarchie. Damit hat Daimler ein attraktives Flottenmodell für den Fernverkehrseinsatz entwickelt.

Das neue StreamSpace hat bei einer Stehhöhe von 1,97 m mit ebenen Fußboden wahren Luxus zu bieten. Hochwertige Materialien und eine geschickte Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich sorgen für eine hohe Wohnkultur und in Alleinfahrerversion für eine überdurchschnittliche Bequemlichkeit auf internationalen Fernreisen. Großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und unter der Liege, darunter auch die beliebten Außenstauflächen, bieten reichlich Volumen fürs Gepäck. Hinzu kommt im Fahrerumfeld eine Vielzahl praktischer Ablagen und Aufstellflächen, zum Beispiel für einen Laptop.

Der völlig neu entwickelte Arbeitsplatz im New Actros überzeugt durch perfekte Ergonomie und überaus einfaches Handling dank intuitiver Bedienbarkeit. Zu den besonderen Highlights zählen Start-Stopp-Knopf, serienmäßige Wegfahrsperre und optionaler Multifunktionschlüssel.

Exzellent ist auch das neue Cockpit mit serienmäßigem Multifunktionslenkrad gelungen. Erhebliche Verbesserungen im Vorgängervergleich sind die Bedienung des Automatik-Schaltgetriebes Mercedes PowerShift 3 über einen Kombi-Lenksäulenschalthebel und



Sternenjagd: Beim Wettkampf entscheiden die inneren Werte und subjektive Fahreindrücke.

das völlig neu entwickelte Kombiinstrument mit grafikfähigem 10,4-cm-TFT-Farbdisplay. Dazu gehören beispielsweise auch die Anzeige des serienmäßigen FleetBoard mit Tipps zur Fahrstilverbesserung und Schichtanzeige für die Fahrer. Außerdem sind serienmäßig eine Heizung mit Restwärmenutzung für Standzeiten und eine Klimaautomatik an Bord.

Auf der Testfahrt überzeugte der Actros 1845 Euro 5 EEV durch höchste Fahrharmonie

Daimler konnte mit dem New Actros 1845 die Titel Dieselmeister, Innovationsmeister und Star-Truck erobern.

MAN | Rental

EURO LEASING



Ende gut, alles gut!

Full Damage Rate: Deckt einfach alles ab.

Für eine stressfreie Fahrzeugrückgabe sorgt unsere jüngste Innovation, die Full Damage Rate (FDR), bei der für den Mieter die Haftungsgrenze für Beschädigungen am Fahrzeug verringert wird oder entfällt. Am Ende der Vertragslaufzeit kann das Fahrzeug ohne Zusatzkosten zurückgegeben werden.

EURO-Leasing GmbH

www.euro-leasing.de | Hotline 01805.254673*





Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegs-situation; in Alleinfahrerversion überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr mit ebenem Fußboden; ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen und günstig platzierte Ablagen; freier Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.



Antriebsstrang

Ausgezeichnete Motorelastizität; elektronische Drehmoment-erhöhung; hohe Fahrharmonie; GPS gestützter Tempomat PPC für sparsame Verbrauchswerte.



Fahrwerk

Vorne: Stahlblatt-Parabelfederung; hinten: Luftfederung; 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 breites Sonderausstattungsprogramm von ESP, Sekundär-Wasser-Retarder; ACC und GPS-gestützter Tempomat; Active Brake Assist ABA2, Spurhalte- und Aufmerksamkeits-Assistent sowie Wankregel-Assistent



Routine-Check

Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und nach Belastungsprofil errechnete Wartungsintervalle; Einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer.



Intermetzzo: gut zugänglicher Motor (oben); perfekter Arbeitsplatz (links) und komfortable Alleinfahrer-Version

dank eines perfekt abgestimmten Antriebsstrangs. Herausragend dabei der völlig neu entwickelte 6-Zylinder-Reihendiesel OM 471 LA mit 12,8 l Hubraum. Bei Bedarf kann die Motorelektronik im 12. Gang das maximale Drehmoment von 2.200 auf 2.400 Nm bei 1.100/min steigern und so die Schalthäufigkeit weiter senken. Darauf ist das Automatik-Schaltgetriebe Mercedes PowerShift 3 mit intelligenter Fahrprogrammregelung und 2-Pedaltechnologie einfach ideal abgestimmt. Schon erstaunlich, wie standfest sich der Motor in Steigungen dank der Drehmomenterhöhung zeigt. Das nutzt auch der neue GPS-gestützte Tempomat PPC (Predictive Powertrain Control, der wie ein perfekter Fahrer sowohl die Motor- als auch Getriebeelektronik in voraussehender Fahrweise beeinflussen kann. So lässt sich der Durchschnittsverbrauch um bis zu drei Prozent reduzieren.

Weiterhin konnte der New Actros mit erstklassigem Lenkverhalten punkten. Die zielgenaue Lenkung zeigte sich leichtgängig und gut gedämpft, straff und direkt geführt. Außerdem sorgten auch eine deutlich markierte Lenkmittelstellung und hohe Rückstellkräfte

für ein einfaches Handling und entspanntes Fahren.

Im Bereich der aktiven Sicherheit zeigte sich der New Actros ebenfalls rundum meisterhaft. In der Vollausstattung mit Safety-Pack-Top-Paket ist gleich eine schlagkräftige Schutzengeltruppe für den Fahrer an Bord. So stehen an Bremssystemen EBS mit Scheibenbremsen, Dekompressions-Motorbremse und Sekundär-Wasserretarder zur Verfügung. Assystenzsysteme wie der abstandsgeregelte Tempomat, den es jetzt als Abstandshalte-Assistent mit Stop-and-Go-Funktion im Stau gibt, Regen- und Lichtsensor, sensierte Sattelkupplung, Spiegel mit Automatik-Rangiereinstellung sowie vor allem das Automatik-schaltgetriebe Mercedes PowerShift 3 mit Fahrprogrammregelung und 2-Pedaltechnologie und der schlaue Sprintsartempomat PPC unterstützen den Fahrer deutlich. Für eine unfallfrei Fahrt kommen noch Sicherheitssysteme wie ESP, das automatische Notbremssystem ABA 2 einschließlich Warnblinken bei Vollbremsung, die Reifenfülldruck-Kontrolle und der Wankregel-Assistent hinzu.

Adelbert Schwarz

Scania G 440 Highline Euro 6



EUROPEAN
TRUCK
CHALLENGE



Scania G440: sympathisches Flottmodell, akzeptabler Überstieg, einfacher Birnenwechsel

Der Scania G 440 Highline trat als erstes Euro-6-Fahrzeug bei einem europäischen Vergleichstest an. Der Saubermann aus Schweden stellte sich als attraktives Flottenmodell in Alleinfahrerversion für den internationalen Fernverkehr vor und konnte gleich zu Anfang mit seinem dynamisch-sympathischen Outfit punkten. Neben Opticruise-Ausstattung in 2-Pedal-Technologie bietet Scania dank GPS-gestütztem Tempomat (CCAP = Cruise Control with Active Prediction) eine weitere technische Innovation im LKW.

Das **Highline-Fahrerhaus** ist bei den G-Modellen tiefer aufgesetzt. Das bedeutet eine Stehhöhe von rund 1,96 m vor den Sitzen und etwa 1,74 m auf dem Motortunnel. Sitzschnellabsenkung und aufklappbares Lenkrad sorgen im Verbund jedoch für einen recht akzeptablen Überstieg zur Ruhezone. Der Fahrer ist in der Highline-Alleinfahrerversion mit vorbildlichem Arbeitsplatz, rund 700 mm breiter Liege, wohnlichem Interieur und komfortablem Kabinenvolumen überaus zeitgemäß unterwegs. Gefallen haben die verschließbaren Ablagefächer über der Windschutzscheibe und die von außen zugängliche Großfächer unter

Technische Daten Scania

Maße und Gewichte:

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 5,94 x 2,55 x 3,47 m (Länge x Breite x Höhe Kabinendach); Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 14,80 m; Leergewicht (mit Fahrer und vollem 400-l-Tank + 75 l AdBlue): ca. 7.342 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges GGg 18,0/40,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Scania DC13 109 440 Euro 6: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; einstufig gekühlte Abgasrückführung (EGR) sowie SCR-Technologie mit AdBlue

und DPF; Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung „Scania XPI“; Hubraum: 12,7 l; Leistung: 440 PS (324 kW) bei 1900/min; maximales **Drehmoment:** 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.300/min
Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend
Getriebe: Scania Opticruise, Getriebe GRS 905 R: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge + 2 Kriechgänge (12+2); Übersetzungsverhältnisse: Fahrgänge von 11,32:1 bis 1:1; Rückwärtsgänge: 16,41:1 und 11,95:1
Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrach-

se mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 2,59:1; Gesamtauslegung: 1.120/min bei 80 km/h

Fahrwerk:

Federung: vorne: Stahlblatt-Parabelfederung; hinten: **Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS-ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse (Leistung 319 PS/235 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: Scania-Retarder (Leistung: 680 PS/500 kW); **Assistenzsysteme:** ESP; CCAP; LDW (Spurwächter), TPR (Reifendrucküberwachung)



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegsituation; in Alleinfahrerversion zeitgemäßer Komfort im internationalen Fernverkehr; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg.



Antriebsstrang

Bullige Motorelastizität; hohe Fahrharmonie, CCAP-Software für sparsame Verbrauchswerte.



Fahrwerk

Vorne Stahlblatt-Parabelfederung; hinten; Luftfederung; zielgenaue, leichtgängige Lenkung; akzeptabel straff 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).



Routine-Check

Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände; einfacher Birnenwechsel. Jedoch keine elektronische Motorölstands-Anzeige.



Bei aktiviertem CCAP übernimmt die Fahrzeugelektronik das Spritsparen für den Fahrer.



Vorbildlich: Arbeitsplatz im Scania HighLine (oben), bequeme Komfortliege

der Liege sowie geschickt platzierte Ablagen, Schubladen, Flaschen- und Becherhalter im direkten Fahrerumfeld. Praktisch sind auch der Klapp Tisch auf der Beifahrerseite und die stabile Haltestange an der Fahrerhausrückwand, die sich auch als Handtuchhalter nutzen lässt.

Auf der Testfahrt zeigte sich der Scania mit Euro-6-Power auch bei den Fahreindrücken meisterhaft. Es ist schon bemerkenswert, wie das Triebwerk DC13 109 schon knapp über Leerlaufdrehzahl bei 1.000/min mit maximalem Drehmoment von 2.300 Nm loslegt. Im Berg zeigt sich der G 440 erstaunlich standfest – trotz lang übersetzter Hinterachse mit einer Gesamtauslegung auf 1.120/min bei Autobahntempo 80 km/h. Hinzu kommt eine perfekte Abstimmung des Antriebsstrangs auf eine hohe Fahrharmonie. Damit ist der Fahrer in allen Lebenslagen souverän und wirtschaftlich unterwegs.

Noch hält der Fahrer auf der ETC beim Scania G 440 die Zügel in der Hand, auch wenn Opticruise vom Stand weg die Regie bei Gangwahl, Kupplung und Schaltung übernimmt.

Bei aktiviertem CCAP ist der Fahrer jedenfalls nicht mehr gefragt: Der intelligente Tempomat kennt mit Hilfe von GPS-Navigation die Straßentopographie etwa 3 km im Voraus. Vor Steigungen erhöht CCAP das Tempo geringfügig, damit kann sich im Anstieg die Euro-6-Power mit vollem Ladedruck entfalten. Das spart in der Regel einen Schaltvorgang. Außerdem nutzt CCAP kurz vor der Bergkuppe den Schwung der Gewichtskraft und lässt das Fahrzeug antriebslos ins nachfolgende Gefälle rollen. Dabei wird in einem festgelegten Bereich ein Geschwindigkeitsabfall akzeptiert. Diese Taktik macht sich in der Durchschnittsgeschwindigkeit kaum bemerkbar, spart aber eine Menge Diesel. Scania verspricht eine Verbrauchsreduzierung von bis zu drei Prozent.

Weiterhin glänzte der G 440 mit hoher Fahrstabilität und perfektem Lenkverhalten. Dafür wurde jedoch die Fahrwerks- und Kabinenabstimmung als recht sportlich-straft empfunden.

Beim Thema aktive Sicherheit ist Scania mit einer ziemlich kompletten Sicherheits-Hightech dank Scania-Retarder, Opticruise in 2-Pedalechnologie, EBS, ESP, Scheibenbremsen, Spurassistent LDW und CCAP sowie Klimaautomatik dabei. Außerdem bietet Scania ein Sicherheitspaket mit Fahrerairbag, Gurtstraffer und -warner, ESP, ACC und LDW an, damit kann der Kunde im Vergleich zu Einzelbestellungen Geld sparen. **Adelbert Schwarz**



MAN TGX 18.440 XLX



Fernverkehrszuschnitt: XLX-Kabine mit aerodynamischen Feinschliff und großzügigem Kabinenvolumen

MAN sponsert bei den EfficientLine-Modellen nützliche Ausstattungen von der TipMatic bis zum Spoilerpaket.

Der MAN TGX 18.440 XLX Euro 5 EEV EfficientLine konnte auf der ETC den Titel „Kostenmeister“ für sich erobern. MAN ist mit den EfficientLine-Modellen sehr erfolgreich unterwegs. Inzwischen wurde in München das 10.000-ste Exemplar ausgeliefert. MAN sponsert bei EfficientLine nützliche Zutaten, angefangen von der TipMatic über ein Spoiler-Aeropaket bis zum ProfiDrive-Gutschein zur Fahrerschulung in sparsamer Fahrweise. Damit erhalten die Kunden ein umfangreiches wie attraktives Kosten-Sparprogramm mit hohem Preisvorteil im Vergleich zu einem frei konfigurierten Fahrzeug gleichen Ausstattungsumfangs. Übrigens ist der MAN TGX 18.440 XLX mit dem kompakten 10,5-l-Common-Rail-Dieselmotor der leichtgewichtige Teilnehmer. Er bringt ein Leergewicht von nur 7.220 kg auf die Waage.

Das XLX-Fahrerhaus mit 2,44 m Außenbreite ist im Kabinenprogramm von MAN direkt unterhalb der Top-Kabine zu finden und speziell auf das Flottensegment im internationalen Fernverkehr zugeschnitten. 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

Technische Daten MAN

Maße und Gewichte:

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 5,88 m x 2,50 m x 3,53 m (Länge x B reite x Höhe Kabinendach); Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 15,10 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 400-l-Dieseltank + 75 l AdBlue): ca. 7.220 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zugsgesamtgewicht: 18,0/40,0 t.

Antriebsstrang:

Motor: MAN D2066 Euro 5 SCR EEV: 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit AdBlue, 4-Ventiltechnik (je

zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder). Elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Bohrung/Hub: 120/155 mm; Hubraum: 10,5 l, Leistung: 440 PS (324 kW) bei 1.600 bis 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.400/min. **Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend.

Getriebe: ZF 12 AS 2131 TD + MAN TipMatic: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Übersetzungsverhältnisse von 15,86:1 bis 1:1 **Antriebs-Hinterachse:** HY-1350: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=2,85:1); Antriebs-

strangauslegung: 80 km/h bei 1.230/min.

Fahrwerk:

Federung: vorne: Stahlblatt-Parabelfederung; hinten: Luftfederung **Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS; integrierte ABS-ASR-Funktionen; Stauklappen- und Dekompressionsmotorbremse EVB EC (Leistung 367 PS/270 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federpeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: Intarder ECO (Leistung: 680 PS/500 kW); **Assistenzsysteme:** ESP; ACC; LGS (Spurwächter); TPM (Reifendrucküberwachung); CDC (aktive Wankstabilisierung).



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; guter Fernstreckenkomfort; ausreichend Stauraum, große Außenstaufächer und günstig platzierte Ablagen; Fußboden mit niedrigem Motortunnel und bequemer Überstieg zur Beifahrertür. Jedoch Unbequemer Aufstieg zum oberen Bett ohne Aufstiegsleiter; eingeschränkte Sicht nachschräg vorne rechts. .



Antriebsstrang

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



Fahrwerk

Vorne Stahlblatt-Parabelfederung; hinten; Luftfederung; zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.



Aktive Sicherheit

Klimaautomatik, Tip-Matic, EBS und ESP; optional günstige Hightech-Assistenzsysteme wie ACC ohne Retarderpflicht sowie LGS und TPM, Xenon-Licht und Fahrerairbag.

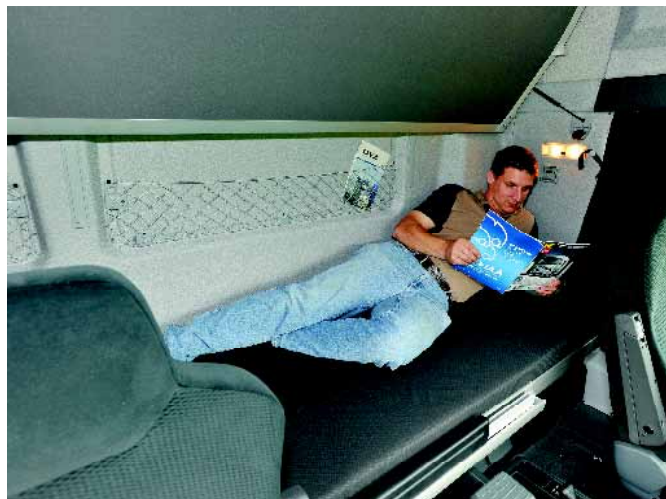


Routine-Check

Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und Fahrzeugfunktionen; lange Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel. Jedoch Befestigungsschrauben und Zierblende beim Scheinwerferbirnenwechsel nicht verlustfrei.



MAN lieferte inzwischen das 10.000-ste Efficient Line-Modell in München aus.



Für den Fahrer: ansprechendes Cockpit, gemütliche Liege und einfacher Birnenwechsel

kommt ein ansprechendes Cockpit mit vorbildlicher Arbeitsplatzergonomie und übersichtlichem Kombiinstrument sowie praktische Ablagen im direkten Fahrerumfeld. Das Gepäck lässt sich in Großraum-Innen- und -Außenstaufächer unterbringen. Für Alleinfahrer hat die XLX-Kabine im internationalen Fernverkehr einen überdurchschnittlichen Komfort zu bieten. Allerdings war die Kabine mit einem zweiten Bett aus der Sonderausstattung bestückt. Bei der Alleinfahrerbewertung wird der unbequeme Aufstieg zur oberen Koje wegen fehlender Trittleiter nicht negativ bewertet. Die eingeschränkte Sicht schräg nach vorne rechts kostet jedoch einen Stern

Auf der Testfahrt beeindruckte das Zusammenspiel von Motorsteuerung und Tip-Matic für eine gute Fahrharmonie. Dieses

12-Gang-Automatik-Schaltssystem in 2-Pedal-Technologie basiert auf dem AS-Tronic-Schaltgetriebe von ZF und verfügt über eine extra auf Verbrauchsreduzierung programmierte Schaltstrategie. Damit geht es mit Gelassenheit und wohlgesetzten Schaltmarken voran. Weitere Pluspunkte waren das zielgenaue und perfekte Lenkverhalten und einfaches Handling.

Im Bereich aktive Sicherheit kann MAN neben Klimaautomatik praktisch ein rundum komplettes Programm an Hightech-Assistenzsystemen bieten. Für die Ausstattung auf höchstem Sicherheitsniveau stehen ESP, EBS inklusive ABS und ASR, Spurwächter LGS, aktive Wankstabilisierung CDC, ACC, Abbieglicht und das Reifendruck-Kontrollsystem TPM zur Wahl.

Adelbert Schwarz

DAF XF 105.460 Space Cab



Ausgereift: zeitgemäßes Design, ergonomischer Arbeitsplatz, gediegenes Interieur, viel Raum beim Birnenwechsel

Der DAF XF 105.460 Euro 5 EEV Space Cab ATe Edition stammt aus der erfolgreichen Baureihe XF 105, die im Jahre 2005 aufgelegt wurde. Die letzte Detailverbesserung fand dieses Frühjahr statt, wo DAF Trucks der Baureihe XF 105 neue Sitze, Türverkleidungen und Schmutzfänger spendierte. Hinzugekommen ist noch ein Dochs spoiler mit praktischer Kurbelverstellung. So kann der Fahrer ohne Werkzeug und Kletterei den Spoiler an die Aufliegerhöhe anpassen.

Mit der XF 105 ATe Edition hat DAF Trucks einen weiteren Hit gelandet. „ATE“ (Advanced Transport Efficiency) kennzeichnet das umfangreiche Förderprogramm zur Steigerung der Fahrzeugrentabilität. Es umfasst sowohl die Fahrerschulung als auch eine spezielle Fahrzeugspezifikation, die vom Automatik-

Technische Daten DAF

Maße und Gewichte:

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 6,01 x 2,50 x 3,44 m (Länge x Breite x Höhe Kabinendach); Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 14,30 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 430-l-Tank + 60 l Ad-Blue): ca. 7.350 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t ± 88

Antriebsstrang:

Motor: MX SCR Euro 5 EEV: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Schadstoffnachbehandlung

mit SCR-Technologie; Smart-Hochdruckdirekteinspritzung Pumpe-Leitung-Düse-System pro Zylinder; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 460 PS (340 kW) bei 1.500 bis 1900/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.410/min.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend.

Getriebe: ZF 12 AS Tronic: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Übersetzungsverhältnisse von 15,86:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: Einfach übertragte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=2,69:1);

Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.160/min.

Fahrwerk:

Federung: vorne: Stahlblatt-Parabelfederung; hinten: Luftfederung

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS; integrierte ABS-, ASR- und SMR-Funktionen; Stauklappen- und Dekompressionsmotorbremse MX (max. Leistung 435 PS/320 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend.

Assistenzsysteme: ESP, LDWS (Spurwächter) und ACC plus FCW (Kollisionswarner) im Programm

ATe Edition kennzeichnet das umfangreiche Förderprogramm von DAF Trucks zur Steigerung der Fahrzeugrentabilität.



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; bequeme Komfortmatratzen; ansprechendes und ausgereiftes Interieur; überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür; wirkungsvolle mechanische Nacht-Einbruchssicherung. Jedoch Bremsomat ohne Resetfunktion.



Antriebsstrang

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



Fahrwerk

Vorne Stahlblatt-Parabelfederung; hinten; Luftfederung; 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; lange Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel. Jedoch Befestigungsschrauben und Zierblende beim Scheinwerferbirnenwechsel nicht verlustfrei. Elektronische Überwachung aller wichtigen Funktionen und Betriebsmittel; einfacher Birnenwechsel. Jedoch Demontage von großer Verkleidung, Schrauben der Verkleidung nicht verlustfrei.



schaltgeriebe ZF AS Tronic über automatische Motorabschaltung bis zum kompletten Spoilerpaket einschließlich Seitenverkleidungen reicht.

Das Space Cab präsentiert sich zwar etwas bieder, doch noch im zeitgemäßen Design. Die Kabine bietet im Flotteneinsatz mit 1,74 m Stehhöhe und niedrigem Motortunnel für einen bequemen Überstieg zur Beifahrertür vor allem in der Alleinfahrerversion einen soliden Fernverkehrskomfort mit großen Außenstauflächen und ausreichendem Stauvolumen. Das Interieur wirkt solide und hochwertig und vermittelt eine überaus wohnliche Atmosphäre. Das Cockpit präsentiert sich ausgereift und mit gelungener Arbeitsplatzergonomie sowie günstig platzierten Ablagen im Fahrerumfeld.

Auf der Testfahrt glänzte der DAF XF 105.460 mit hoher Fahrharmonie und ausgereifter Komfortabstimmung von Fahrwerk, Kabinen- und Sitzfederung sowie dezentem Geräuschniveau. Hinzu kommt ein perfektes Lenkverhalten mit gut gedämpfter Lenkung, hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf.

Darüber hinaus trat DAF Trucks im Vertrauen auf die hohe Dauerleistung von 435 PS der Dekompressions-Motorbremse MX ohne die empfohlene Ausstattung mit einem Sekundär-Retarder an. Dank des Automatikschaltgetriebes AS Tronic und des speziellen Motorbremsschaltprogramms war es kein Problem, das Verzögerungspotenzial mit effektiven Drehzahlen abzurufen. Auf den langgezogenen Autobahngefällen ging es jedoch etwas langsamer als bei den Teilnehmern mit Retarder ins Tal, was sich auch in einer etwas niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit bemerkbar machte. Ein Minuspunkt ist jedoch die fehlende Reset-Funktion für den Bremsomat, der immer wieder neu gesetzt werden muss.

Die aktive Sicherheit hat bei DAF Trucks einen hohen Stellenwert erlangt, was sich in der Aufstockung bei den Assistenzsystemen widerspiegelt. Zunächst sind Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-ASR- und SMR-Funktionen an Bord. Seit dem Modelljahr 2010 stehen der abstandsgeregelte Tempomat/Bremsomat (ACC) inklusive Kollisionswarnung (FCW) sowie weitere optionale Hightech-Zutaten wie Fahrer-Airbag und Gurtstraffer, ESP und der Spurverlassenswarner (LDW) zur Verfügung.

Adelbert Schwarz

Mit Top-Equipment

Vier LKW-Hersteller lieferten sich auf der ETC 2012 spannende Wettkämpfe. Aral, BPW, Krone und Michelin waren mit ihren Produkten als Sponsoren an Bord.

Aral lieferte den Kraftstoff für die ETC. Der schwefelfreie Diesel von Aral ist für alle Dieselfahrzeuge und vor allem für die neuesten Motorengenerationen geeignet. Hinzu kommt ein hochwirksames Aral-Additivpaket. Es hält zum Beispiel die feinen Injektorbohrungen sauber und reinigt auch schon verschmutzte Injektoren. So wird langfristig für eine einwandfreie Einspritzung, die für eine effiziente, schadstoffarme und kraftvolle Verbrennung unabdingbar ist, gewährleistet. Ein weiterer Vorteil ist der Zeitgewinn beim Tanken, dank verminderter Schaumbildung.

BPW war mit den scheinengebremsten 9-t-Trailerachsen Eco Plus dabei. Die luftgefederten 3-Achs-Aggregate zeichnen sich durch geringes Gewicht, hohe Standfestigkeit und hohes Verschleißvolumen aus. Eine Besonderheit bei den Eco-Plus-Achsen von BPW ist die patentierte BPW-Eco-Unit. Sie ermöglicht bei Wartungsarbeiten das Abziehen des Komplettrades durch das Lösen der zentralen Achsmutter.

Krone war Sponsor von vier Profi-Liner-Aufliegern mit dem „Easy-Tarp“-Planensystem. Easy Tarp ist ein pneumatisch gesteuertes Planenschnellverschlussystem. Nur vier pneumatisch betätigte Fanghaken sorgen für den vollautomatischen Seitenplanen-Verschluss mit Öffnungs- und Schließzeiten von unter einer Minute (in der Regel



Nur vom Besten:
Aral-Diesel;
Krone-Auflieger mit
Easy-Tarp-Planen-
schnellverschluss
und BPW-Achsag-
gregate



45 Sekunden). Es gibt nur ein Schienensystem am Dachaußenbaum, und die Fanghaken versinken nach dem Öffnen in den Pritschenrahmen. Somit liegt alles außerhalb des direkten Arbeitsbereichs des Gabelstaplers. Außerdem sorgt das innovative Easy-Tarp-System immer für straff gespannte Planen, das spart Kraftstoff und sorgt für ein Top-Outfit der ETC-Testsattelzüge.

Michelin lieferte zu den Premium-Sattelzügen die passende Premium-Bereifung. Für den anspruchsvollen Vergleichstest wurden die Zugmaschinen mit den Reifen Michelin X MultiWayTM 3D ausgerüstet. Diese Reifen sind für den gemischten Regional- und Fernverkehr konzipiert und passen hervorragend zum anspruchsvollen Streckenprofil der ETC, wo auf Autobahn- und längeren Landstraßenabschnitten mit voller Beladung gefahren wird. Die Vorderachse war mit dem Michelin X MultiWayTM 3D XZE in der Dimension 315/70 R 22.5 und die Antriebsachse mit dem MICHELIN X MultiWayTM 3D XDE in derselben Größe bereift. Der niedrige Rollwiderstand des MultiWayTM 3D

senkt den Kraftstoffverbrauch spürbar. Darüber hinaus bieten die Reifen neben einer großen Tragfähigkeit auch eine hohe Laufleistung. Verstärkte Reifenschultern und eine kerbzähe Gummimischung machen die Reifen widerstandsfähig gegenüber Verletzungen und Schrammen, wie sie beispielsweise beim Durchfahren enger Kreisverkehre oder durch das Touchieren von Bordsteinkanten entstehen können. Die Auflieger rollen jeweils auf dem neuen Michelin X Multi T in der Dimension 385/55 R 22.5. Somit nutzen die ETC-Satteltestzüge auf allen Achsen rollwiderstandsarme Reifen.

Adelbert Schwarz

