

Technische Daten Volvo FH 460

Maße und Gewichte

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 5,79 m x 2,50 m x 3,72 (Länge x Breite x Höhe Kabinendach); Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 14,90 m; Leergewicht (mit Fahrer und vollem 405-l-Tank + 64 l Adblue) ca. 7.500 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t;

Antriebsstrang

Motor: D 13 K: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Emissionsminderung: Kombination aus extern gekühlter AGR, Oxi-Kat, Partikelfilter, SCR-Technologie mit AdBlue und Anti-Slip-Kat (ASC); Hochdruckdirekteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder; Hubraum: 12,8 l; Leistung: 460 PS (338 kW) bei 1.400 bis 1800/min; max. Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.400/min.

Getriebe: Volvo I-Shift AT2612D: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Spreizung 14,94:1 bis 1:1;

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse; Übersetzung: 2,50:1; Gesamtauslegung: 1.080/min bei 80 km/h

Fahrwerk

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

Assistenzsysteme: ESP, ACC mit Kollisionswarnung und Notbrems-Assistent und GPS-gestützter Tempomat I-See sowie Spur- und Aufmerksamkeitswächter LGS und Fahrspurwechsel-Assistent

Dicht an dicht ins Ziel

Auf der ETC 2013 wurde auch dieses Mal der „Star-Truck“ gekürt. Der Volvo FH 460 Globetrotter konnte die meisten Sterne sammeln.

Beim Kampf um den Titel Star-Truck können Kontrahenten Punkte in den Kategorien „Fahrerhaus“, „Antriebsstrang“, „Fahrwerk“, „aktive Sicherheit“ und „Routine-Check“ sammeln. 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 Sternengabe beteiligt. So wird auf der ETC 2013 mit Star-Truck nach den Titelnkämpfen um den Kosten-, Diesel-, Umwelt- und Innovationsmeister ein weiterer Pokal vergeben.

Und weiter geht es: In der nächsten Ausgabe des KFZ-Anzeiger alles zu Hintergründen, Teilnehmern und Sponsoren.

Mehr Informationen unter www.european-truck-challenge.com.



Erstklassig: der Arbeitsplatz im Globetrotter
Durchblick: informatives Kombiinstrument

Volvo FH 460 Globetrotter

Beim Volvo New FH 460 Globetrotter hat einfach alles gepasst. So konnte der erst auf der IAA Nutzfahrzeuge 2012 in Hannover vorgestellte New FH im Wettkampf um den Star-Truck in allen Disziplinen die volle Punktzahl erreichen.

Die Globetrotter-Kabine mit rund 2,50 m Breite steht bei Volvo Trucks in der Topkategorie hinter der Globetrotter-XL-Version und lässt als attraktive Flottenlösung vor allem in der Alleinfahrerversion kaum noch Fahrerwünsche offen. Bei praktisch ebennem Fußboden und einer Stehhöhe von 1,97 m auf dem sehr niedrigen Motortunnel hat die komplett neu entwickelte Kabine eine Menge zu bieten.

Das Interieur zeichnet sich durch hochwertige Materialien und eine geschickte Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich mit hoher Wohnkultur aus. Volvo Trucks hat die Ausschreibung für Alleinfahrer genutzt und noch ein Fachwerk an der Fahrerhausrückwand für zusätzliche Groß-Ablagefächer montiert. Darü-

ber hinaus gibt es großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und unter der Liege, darunter auch die beliebten Außenstauflächen, mit reichlich Volumen fürs Gepäck. Hinzu kommt im Fahrerumfeld eine Vielzahl praktischer Ablagen und Aufstellflächen, zum Beispiel für einen Laptop. Der Ruhebereich wird von der unteren Liege mit verstellbarer Rückenlehne und einem Flachbildschirm dominiert. Damit ist vor allem in der Alleinfahrerversion für eine überdurchschnittliche Bequemlichkeit auf internationalen Fernreisen gesorgt.

Der völlig neu entwickelte Arbeitsplatz im New FH überzeugt durch hervorragende Ergonomie, klare elegante Linienführung des Cockpits und überaus einfaches Handling dank intuitiver Bedienbarkeit. Zu den Besonderheiten zählt vor allem das offene Design der Außenspiegel für beste Sicht, links wie rechts, nach vorne schräg über die A-Säulen. Außergewöhnlich auch die Handbremsautomatik: So wird beim Abstellen des Motors automatisch die



Siegerpose: Der New Volvo FH 460 holte sich den Titel Star-Truck mit voller Sternenzahl in allen Kategorien.

Handbremse eingelegt. Sobald der Fahrer nach dem Motorstart anfährt, löst sich die Handbremse wieder automatisch.

Auf der Testfahrt überzeugte der New Volvo FH 460 durch höchste Fahrharmonie, angenehme Geräuschkulisse in der Kabine, einfaches Handling und eine exakte, leichtgängige und dabei sehr direkte Lenkung. Bemerkenswert exakt auch die Arbeitsweise und Gangwahl des Automatikschaltgetriebes I-Shift in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung. Vor allem in Steigungen nutzte I-Shift die Drehmomentstärke des Euro-6-Motors D 13 für wirtschaftliche Anstiege aus.

Gefahren wurde mit GPS-gestütztem I-See, einem selbstlernenden System, das sich bei der Erstfahrt die Fahrzeugposition und die Streckentopographie merkt, um bei der nächsten Tour den Abschnitt mit bestmöglicher Wirtschaftlichkeit zu befahren.

Entgegen der Ausschreibungsempfehlung der ETC hat Volvo auf die Ausstattung mit einem Sekundärretarder verzichtet. Damit ist Volvo Trucks seiner Linie treu geblieben. Die Schweden empfehlen grundsätzlich ihre Motorbremse „Volvo Engine Brake+“ als Dauerbremsausstattung. Sie hat eine Verzögerungsleistung von immerhin 510 PS (375 kW) bei 2.300/min zu bieten. Allerdings musste bei den Abschnitten mit dem Schwierigkeitsgrad der Kasseler Berge doch häufiger manuell eingegriffen wer-



Bequem: unteres Bett mit verstellbarer Rückenlehne

den, um ein längeres Überfahren der festgesetzten Geschwindigkeitsmarke von 89 km/h zu vermeiden. Ansonsten reicht die schon sehr kräftige Motorbremspower spielend, um in Gefällen im Bereich von 6 Prozent die gesetzte Schwungspitze einzuhalten.

Außerdem ist der Fahrer im New FH rundum durch aktive Sicherheits-Assistenzsysteme geschützt. In der Vollausrüstung des Testfahrzeugs sind es neben Scheibenbremsen mit EBS, ASR und ESP vor allem ACC mit Kollisionswarnung und Notbremsassistent auch GPS-gestützter Tempomat/Bremsomat I-See sowie Spur- und Aufmerksamkeitswächter LGS und Fahrspurwechsel-Assistent, den Volvo Trucks als erster Hersteller in seinen LKW verbaut.

Darüber hinaus sind die Ausstattungs- und Sicherheitsausstattungen auch als Packages lieferbar wie zum Beispiel die Pakete Personal Protection und Active Safety. **Adelbert Schwarz**

Was unser Tester zum Volvo sagt



Fahrerhaus

Sehr gute Ergonomie; übersichtliche und elegante Instrumentierung; erstklassiges Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion 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; GPS-gestützter Tempomat I-See für wirtschaftliche Verbrauchswerte.



Fahrwerk

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



Aktive Sicherheit

Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; Automatik-Schaltgetriebe Volvo I-Shift in 2-Pedal-Technologie; EBS und ESP sowie breites Sonderausstattungsprogramm von ACC mit Kollisionswarnung und Notbrems-Assistent und GPS-gestütztem Tempomat I-See sowie Spur- und Aufmerksamkeitswächter LGS und Fahrspurwechsel-Assistent.



Routine-Check

Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände; Einfacher Birnenwechsel, Hauptscheinwerfer.



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 + 47 l Adblue): ca. 7.320 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges GGg 18,0/40,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Scania DC13 124 450 Euro 6: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; Emissionsminderung: Kombination gekühlte Abgasrückführung (EGR), Oxi-Kat, Partikelfilter (DPF), SCR-Technologie mit Adblue

und Ammonium-Schlupf-Katalysatoren; Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung „Scania XPI“; Hubraum: 12,7 l; Leistung: 450 PS (331 kW) bei 1900/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.300/min

Getriebe: Scania Opticruise, Getriebe GRS 895 R: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge + 2 Kriechgänge (12+2); Übersetzungsverhältnisse: Fahrgänge von 11,32:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse; Übersetzung: 2,59:1; Gesamtauslegung: 1.170/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 348 PS/256 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: Scania-Retarder (Leistung: 680 PS/500 kW);

Assistenzsysteme: ESP; CCAP + Eco-Roll; LDW (Spurwächter), TPR (Reifendrucküberwachung)

New Scania Streamline G 450 Highline



Erst im Mai dieses Jahres wurde der New Scania Streamline erstmals vorgestellt. Zur ETC 2013 war der New Scania Streamline G 450 Highline als überaus attraktives Flottenmodell angetreten. Und, die Schweden hatten mit der neuen Euro-6-Kombination – Opticruise in 2-Pedal-Technologie, GPS-gestützter Tempomat CCAP (Cruise Control with Active Prediction) und neue, zusätzliche Eco-Roll-Funktion – eine ziemliche Überraschung im Gepäck.

Allerdings sind das Face-Lifting mit verbesserter Aerodynamik und die Aufwertung des Interieurs recht dezent ausgefallen, und man muss schon sehr genau hinschauen, um den New Streamline von den aktuellen Modellen zu unterscheiden.

Das Highline-Fahrerhaus ist auch bei den G-Modellen des New Scania Streamliner tiefer aufgesetzt. Das bedeutet eine Stehhöhe von rund 1,96 m vor den Sitzen und etwa 1,74 m auf dem Motortunnel. Im Verbund sorgen jedoch Sitzschnellabsenkung und aufklappbares Lenkrad für einen recht akzeptablen Überstieg zur Ruhezone oder Beifahrertür. Für Alleinfahrer hat der New Streamline G450 Highline einen vorbildlichen Arbeitsplatz, eine rund 700 mm breite Liege, ein wohnliches Interieur und komfortables Kabinenvolumen für einen gehobenen Standard im internationalen Fernverkehr zu bieten. Lobenswert sind auch die verschließbaren Ablagefächer über der Windschutzscheibe und die von außen zugänglichen



ETC-Premiere: der New Scania Streamline G 450 Vorbildlich: Arbeitsplatz im Streamline Highline

Großfächer unter der Liege sowie geschickt platzierte Ablagen, Schublade, Flaschen- und Becherhalter im direkten Fahrerumfeld.

Auf der Testfahrt zeigte der New Streamline mit dem neuen Euro-6-Power-Motor DC13 der 2. Generation bemerkenswerte Fahrindrücke und eine perfekte Abstimmung des Antriebsstrangs auf eine hohe Fahrharmonie. Das neue Triebwerk bringt knapp über Leerlaufdrehzahl bei 1.000/min sein bulliges maximales Drehmoment von 2.350 Nm ins Spiel und zeigt sich auch in Steigungen erstaunlich standfest.

Auf der ETC hält der Fahrer auch beim New Scania Streamline G 450 die Zügel noch in der

„Ich kann mir keine Überraschungen leisten. Deshalb leiste ich mir die faire Rückgabe von CharterWay.“

Im harten Business der Logistik lockt oft das „günstige Mietangebot“, doch am Ende wird es teuer. Mit der fairen Rückgabe von CharterWay erleben Sie keine bösen Überraschungen, sondern können sicher und transparent Ihren Job machen. Alles über Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr. 1 gibt's in 70 Mietstützpunkten oder unter www.charterway.de



Mercedes-Benz



Was unser Tester zum Scania sagt

Fahrerhaus

Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegsituation; in Alleinfahrerposition zeitgemäßer Komfort im internationalen 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 (abstandsgeeregelter, GPS-gestützter Tempomat) + Eco-Roll.



Routine-Check

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



Immer gefragt: von außen zugängliche Stauffächer

Hand. Allerdings übernimmt schon das Opticruise vom Stand weg die Regie bei Gangwahl, Kupplung und Schaltung. Und zumindest auf der Autobahn ist der Fahrer bei aktiviertem CCAP schon weniger gefragt: Der intelligente Tempomat kennt mit Hilfe von GPS-Navigation und Geländedaten die Straßentopographie etwa 3 km im Voraus. Vor Steigungen erhöht CCAP das Tempo geringfügig, damit es im Anstieg mit vollem Ladedruck nach oben geht. Das spart in der Regel einen Schaltvorgang. Außerdem nutzt CCAP kurz vor der Bergkuppe den Schwung der Gewichtskraft und lässt das Fahrzeug im Schubbetrieb ins nachfolgende Gefälle rollen. Und mit der neuen Eco-Roll-Funktion kommt der Streamline G 450 weiter davor und länger danach dank Rollbetrieb mit entkoppeltem Motor ins Rollen. Das Tempomatsystem errechnet ob sich das Rollen lohnt oder nicht. Nach Messungen von Scania war der New Streamliner etwa 17 Prozent der ETC-Teststrecke mit aktiviertem Eco-Roll bei einem Leerlaufdurchfluss von 0,15 bis 0,20 l/h unterwegs.

Weiterhin glänzte der G 450 mit hoher Fahrstabilität, perfektem Lenkverhalten und mit komfortabler Fahrwerks- und Kabinenabstimmung.

Aktive Sicherheit ist bei Scania ein wichtiges Thema, das mit einer ziemlich kompletten Sicherheits-Hightech dank Scania-Retarder, Opticruise in 2-Pedalechnologie, EBS, ESP, Scheibenbremsen, Spurassistent LDW und CCAP sowie Klimaautomatik bedient wird. Außerdem sind ein Sicherheitspaket mit Fahrerairbag, Gurtstraffer und -warner, ESP, ACC und LDW im Programm.

Eigentlich wäre der New Scania Streamline auch ein Kandidat für die volle Punktzahl bei Star-Truck. Leider gibt es bei Scania noch immer keine elektronische Motorölstandskontrolle, was am Ende dann doch einen Punkt Abzug bedeutet.

Adelbert Schwarz

Actros 1845 StreamSpace

Daimler hatte mit dem New Actros 1845 Streamspace ein attraktives Flottenmodell für den Fernverkehrseinsatz zur ETC 2013 nach Northeim geschickt. Das Streamspace steht beim New Actros nach Bigspace und dem Topfahrerhaus Megaspaces auf der dritten Stufe der Kabinen-Hierarchie. Die neue Kabine dürfte kaum noch Wünsche offen lassen. Zumal der New Actros 1845 Streamspace auf der ETC 2013 das neueste Fahrerplatz-Update mit neuen Anzeigen für den GPS-gestützten Tempomat PPC (Predictive Powertrain Control) und Fahrtzeitenanzeige der gesteckten Fahrerkarte im Informationsdisplay präsentierte.

Das Streamspace mit 2,50 m Breite hat mit einer Stehhöhe von 1,97 m und ebenem Fußboden vor allem für Alleinfahrer die wahre Business-Class im internationalen Fernverkehr zu bieten. Hochwertige Materialien und eine geschickte Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich sorgen für hohe Wohnkultur und Bequemlichkeit. Großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und Großstauffächer



Update 1: praktische Übersicht der Lenkzeiten



Update 2: PPC-Funktionen auf einen Blick im Display



Bequem: Einstieg Scania



Bewährt: Der New Actros ist zum zweiten Mal dabei.

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.

Das neue Cockpit mit serienmäßigem Multifunktionslenkrad ist den Designern in jeder Hinsicht perfekt gelungen und überzeugt durch perfekte Ergonomie, überaus einfaches Handling und intuitive Bedienbarkeit.

Dazu zählen vor allem das Handling aller wichtigen Funktionen über Tasten im Multifunktionslenkrad und über Kombi-Lenksäulenschalthel. Hinzu kommt das Kombiinstrument mit grafikfähigem 10,4-cm-TFT-Farbdisplay. Beim neuen Update wurde jetzt die Anzeige für die gesetzte Geschwindigkeit für Tempomat- und Bremsomat sowie Unterschwingung und Überschwung des GPS-gestützte Tempomat PPC (Predictive Powertrain Control) wesentlich verbessert. Der Fahrer hat jetzt alle Funktionen des System konzentriert in einem Blick parat. Außerdem kann er sich bei gesteckter Fahrerkarte aktuelle Pausenzeit, gefahrene Lenkzeit, noch verbleibende Lenkzeit pro Tag sowie die Wochenlenkzeiten und mehr auf einen Blick aufs Display im Kombiinstrument holen.

Weitere Komfortdetails sind serienmäßige Heizung mit Restwärmenutzung für Standzeiten und eine Klimaautomatik.

Auf der Testfahrt glänzte der New Actros durch höchste Fahrharmonie dank eines perfekt abgestimmten Antriebsstrangs und erstklassiges Lenkverhalten. Die zielgenaue Lenkung zeigte sich leichtgängig und gut gedämpft, straff und direkt geführt. Außerdem

sorgten auch eine deutlich markierte Lenkmitelstellung und hohe Rückstellkräfte für ein einfaches Handling und entspanntes Fahren.

Immer wieder erstaunlich die Funktionsweise der elektronischen Erhöhung des maximalen Drehmoments von 2.200 auf 2.400 Nm im 12. Gang. Damit arbeitet sich der 6-Zylinder-Reihendiesel in Anstiegen bei 1.100/min mit gestärktem Stehvermögen weiter nach oben und spart meist eine Schaltung im Berg. Genau darauf ist das Automatik-Schaltgetriebe Mercedes Powershift 3 mit intelligenter Fahrprogrammregelung und 2-Pedaltechnologie einfach ideal abgestimmt.

Wie schon beim Scania gesagt, zeigen sich hier die intelligenten Assistenzsysteme jedem Fahrer überlegen, doch noch ist der Fahrer gefragt. Auf der Autobahn und beim PPC sogar auf der Landstraße jedoch weniger, hier braucht er das Fahrzeug nur noch auf der Straße halten und voraussehend im Verkehr mitschwimmen. Alles andere erledigen Mercedes Powershift 3 und PPC (Predictive Powertrain Control) besser als jeder Fahrer, das zeigten die Sparwerte auf der ETC 2013 mehr als deutlich.

Beim Thema **aktive Sicherheit** zeigte sich der New Actros ebenfalls rundum meisterhaft. In der Vollausrüstung mit Safety-Pack-Top-Paket stehen EBS mit Scheibenbremsen, Dekompressions-Motorbremse und Sekundär-Wasserretarder parat. Hinzu kommen Assistenzsysteme 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 Automatikschaltgetriebe Mercedes Powershift 3 mit Fahrprogrammregelung und 2-Pedaltechnologie und der schlaue

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 und 60 l AdBlue): ca. 7.550 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; Emissionsminderung: Kombination aus extern gekühlte AGR, Oxi-Kat, Partikelfilter, SCR-Technologie mit AdBlue und Anti-Slip-Kat (ASC); 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

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

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse; Übersetzung: 2,611:1; 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 Spur- und Aufmerksamkeitswächter LGS



Was unser Tester zum Actros sagt

Fahrerhaus

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

Negativ: umständliches 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 ABA2 (erkennt auch stehende Hindernisse), Spurhalte- und Aufmerksamkeits-Assistent sowie Wankregel-Assistent

Routine-Check

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

Spritspartempomat PPC unterstützen den Fahrer deutlich. Für eine unfallfrei Fahrt kommen noch Sicherheitssysteme wie ESP, das automatische Notbremssystem ABA 2 (erkennt auch stehende Hindernisse) einschließlich Warnblinken bei Vollbremsung, die Reifenfülldruck-Kontrolle und der Wankregel-Assistent hinzu.

Eigentlich müsste bei diesem Feuerwerk an Komfort, Fahrdynamik und aktiver Sicherheit das Sternenkonto für eine Erstplatzierung locker reichen. Doch wie so oft haben kleine Ursachen eine große Wirkung, und das war in diesem Fall das schlechte Handling der Sonnenblende, das mit einem Punkt Abzug geahndet wurde.

Adelbert Schwarz



Ansprechend: übersichtliche Anzeige dank analoger Rundinstrumente

New DAF XF 460 Space Cab

Der New DAF XF feierte voriges Jahr auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover seine Premiere und dieses Jahr sein Debüt auf der ETC 2013. So war der New DAF XF 460 Space Cab als komfortables Flottenfahrzeug zum großen Euro-6-Vergleichstest angetreten. Das neue Außendesign lässt den New XF überaus attraktiv wirken. Zugleich wurden die Aerodynamik für einen geringeren Kraftstoffverbrauch verbessert und die Luftströme zur Kühlung des Euro-6-Antriebs wesentlich verbessert. Markant sind vor allem der

neue Kühlergrill samt Aluminium-Zierteilen, Chrom-Blende mit DAF-Emblem und der neue Stoßfänger sowie eine neue Hightechbeleuchtung mit LED-Technologie.

Das Space Cab für den New DAF XF präsentiert sich mit komplett neu entwickeltem und ansprechendem Interieur. Die neue, 2,50 m breite Kabine hat bei einer Stehhöhe vor den Sitzen von rund 1,88 m – auf dem vergleichsweise niedrigen Motortunnel sind etwa 1,73 m – vor allem für Alleinfahrer im internationalen Fernverkehr einen gehobenen Komfort zu bieten. Hinzu kommen 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.



Sympathische Ausstrahlung: der New DAF XF 460 Space Cab

Auf der Testfahrt konnte der New DAF XF 460 mit hoher Fahrharmonie und ausgereifter Komfortabstimmung von Fahrwerk, Kabinen- und Sitzfederung sowie dezentem Geräuschniveau in der Kabine punkten. Weitere Pluspunkte sind ein perfektes Lenkverhalten mit gut gedämpfter Lenkung, hohen Rückstellkräften und der treue Geradeauslauf. Hinzu kommen ideale Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den Rückblickspiegeln.

Auch das Cockpit ist den Designern gut gelungen, und der Fahrer ist dank intuitivem Handling schnell mit der Bedienung des Fahrzeugs vertraut. Hervorragend gestaltete Details wie das Multifunktions-Lenkrad, das übersichtlich instrumentierte Kombiinstrument mit

ANZEIGE

3766

Ihr Durch.Blick.
Trailer-Telematik. TrailerConnect®

www.cargobull-telematics.com

Farbdisplay, gut erreichbare Bedienelemente und Getränkehalter sowie geschickt platzierte weitere Ablagen sorgen für ein erstklassig ergonomisch gestaltetes Arbeitsumfeld.

Gefallen hat auch die beachtliche Standfestigkeit des MX-13-Euro-6-Motors und das hohe Durchzugsvermögen, das bereits im Bereich von 1.000/min zur Verfügung steht. Darauf ist das Automatikschaltgetriebe AS Tronic von ZF perfekt abgestimmt. So kann der Fahrer das Kuppeln, Schalten und die Gangwahl der Elektronik überlassen.

Das konventionelle Tempomat/Bremsomat-System zeigte sich recht feinfühlig gegenüber topographischen Veränderung, kann jedoch nicht mit den neuesten GPS-gestützten Systemen mithalten. Klar, dass der Tempomat von den Testfahrern im Sinne einer voraussehenden Fahrweise unterstützt wurde.

Wie Volvo vertraut DAF Trucks auf die hohe Dauerbremsleistung von 490 PS seiner Dekompressions-Motorbremse und hat auf die



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: Bremsomat ohne Resetfunktion.



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.



empfohlene Ausstattung mit einem Sekundär-Retarder verzichtet. Im Gefällebereich bis etwa 6 Prozent kann der Bremsomat das gesetzte Tempolimit von 89 km/h für die Schwungspitze noch regeln. Auf den langgezogenen Autobahngefallen der Kasseler Berge musste der Fahrer jedoch häufig eingreifen, um eine Geschwindigkeitsüberschreitung zu verhindern.

Das ist soweit in Ordnung. Für einen Punkteabzug hat jedoch die fehlende Reset-Funktion für den Bremsomat gesorgt, der immer wieder neu gesetzt werden muss.

Aktive Sicherheit hat bei DAF Trucks inzwischen einen hohen Stellenwert. Neben Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-, ASR- und SMR- sowie ESP-Funktion stehen der abstandsgeregelte Tempomat/Bremsomat (ACC) inklusive Kollisionswarnung (FCW) sowie weitere optionale Zutaten wie Fahrer-Airbag und Gurtstraffer und der Spurverlassenswarner (LDW) im Programm.

Adelbert Schwarz

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 (mit Fahrer und vollem 430-l-Tank + 90 l Adblue): ca. 7.400 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang:

Motor: MX 13: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor, Abgasturbolader mit variabler Geometrie, Ladeluftkühlung; Emissionsminderung: Kombination von AGR, SCR-Technologie und Adblue sowie Dieselpartikelfilter und CRT; Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 462 PS (340 kW) bei 1.450 bis 1.750/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.425/min.
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 übersetzte Hypoid-Starrachse (i=2,69:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.140/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 490 PS (360 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend.

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



Was unser Tester zum MAN sagt

Fahrerhaus

Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; guter Fernstreckenkomfort; ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen und günstig platzierte Ablagen; Fußboden mit niedrigem Motortunnel und bequemem Überstieg zur Beifahrertür; in Alleinfahrer-Version ausgezeichnete Langstreckenkomfort. **Negativ:** eingeschränkte Sicht nachschräg vorne rechts; feste Bremsomathysterese von 4 km/h



Antriebsstrang

Gute Motorelastizität; serienmäßiges 12-Gang-Automatikschaltgetriebe MAN Tip-Matic; 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-Assistenzsysteme wie der Notbrems-Assistent 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.



Erholsam: Schlafbereich im New TGX

New MAN TGX 18.480 XLX

Die Einführung der Euro-6-Motoren hat MAN zum Rundumschlag genutzt und 2012 sein komplettes LKW-Programm erneuert. So feierte auch der New MAN TGX 18.480 XLX sein Debüt auf der ETC 2013. Im Vergleich zum Vorgänger ist das Facelifting sehr zurückhaltend ausgefallen. Die neuen Euro-6-Typen sind vor allem 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 im Zusammenspiel mit der dynamisierten Kühlerblende und den weit geöffneten Windleitblenden mit sichtbaren Luftführungen hohe Leistungsfähigkeit und Sympathie aus.

Das **XLX-Fahrerhaus** mit 2,44 m Außenbreite ist auf das Flottensegment im internationalen Fernverkehr zugeschnitten und im Kabinenprogramm direkt unterhalb der Top-Kabine zu finden. Beim Interieur haben die Münchner auf das bewährte Inventar des Vorgängers gesetzt. Das ist keine schlechte Wahl: Die XLX-Kabine hat besonders für Alleinfahrer im internationalen Fernverkehr einen überdurchschnittlichen Komfort zu bieten. 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 -Außenstauflächen unterbringen. Allerdings kostet auch beim New MAN TGX die eingeschränkte Sicht schräg nach vorne rechts über die A-Säule einen Stern.

Auf der Testfahrt beeindruckte der New TGX 18.480 mit hoher Fahrharmonie,



Verjüngt: der New MAN TGX 18.480 XLX

Technische Daten MAN

Maße und Gewichte:

Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 5,88 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 400-l-Dieseltank + 60 l Adblue): ca. 7.250 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t.

Antriebsstrang:

Motor: MAN D26 Common Rail: 6-Zylinder-Reihendiesel mit zweistufigem Abgasturbolador

und Ladeluftkühlung; Abgasminderung: gekühlte AGR und SCRT als Kombination aus Oxidations-Katalysatoren, Partikelfilter und SCR-Technologie mit AdBlue; elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Bohrung/Hub: 126/166 mm; Hubraum: 12,4 l, Leistung: 480 PS (353 kW) bei 1.700 bis 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.400/min.

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: HY-1350: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse (i=2,71:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.170/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 394 PS/290 kW); Hilfs- und Feststellbremse über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: Intarder ECO (Leistung: 680 PS/500 kW);

Assistenzsysteme: ESP; ACC; LGS (Spurwächter); Notbremsassistent EBA; Spurwächter LGS; TPM (Reifendrucküberwachung); CDC (aktive Wankstabilisierung).



Bewährt: Beim New MAN TGX wurde das Interieur vom Vorgänger übernommen.

Marschgeschwindigkeit von 82 km/h schon ziemlich nervig, ständig manuell eingreifen zu müssen, um die Schwungspitze bis 89 km/h zu nutzen. Positiv war jedoch auf Talfahrten das einfache Setzen des Tempolimits über einen Tick aufs Bremspedal.

Beim Birnenwechsel am Hauptscheinwerfer kassierte MAN einen Punkteabzug wegen eines großen Verkleidungsteils, das lose abgelegt werden muss.

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, Abbiegelicht und das Reifendruck-Kontrollsystem TPM zur Wahl.

Adelbert Schwarz

schnellem Ansprechverhalten des 12,4-l-Reihendiesels, vor allem in den unteren Drehzahlbereichen ab 1.000/min, und geringem Geräuschniveau in der Kabine. Weitere Pluspunkte sind zielgenaues und perfektes Lenkverhalten sowie einfaches Handling.

Perfekt auch die Abstimmung des Antriebsstrangs mit dem Automatikschaltgetriebe Tipmatic in 2-Pedal-Technologie auf die bullige Motorcharakteristik. Die komplexe Tipmatic-Software umfasst neben der Einbindung in das Bremsenmanagement auch Automatik-, Manuell- und Manövriermodi für eine ideale Fahrerunterstützung in allen Bereichen.

Hinzu kommt ein meisterhaftes Zusammenspiel zwischen Tipmatic und Tempomat/Bremsomat. Das konventionelle Geschwindigkeitsregelsystem arbeitet ziemlich intelligent, wurde jedoch in voraussehender Fahrweise von den Testfahrern unterstützt. Negativ ist die fest eingestellte Hysterese des Bremsomat auf 4 km/h. Es war bei der



120 Jahre Innovation

**Schubbodenaufleger S.SF
- 92 m³ Ladevolumen
für Ihre Fracht**



Schub.Kraft.



**Schubbodenaufleger S.SF:
Entladen Sie Ihr Schüttgut
dosiert ohne Abkippen.**



Schubbodenaufleger S.SF mit Sliding Floor – mehr Ertrag durch höhere Fahrzeugauslastung: Einfache horizontale Be- und Entladung von Gütern mit geringerer Schüttdichte, Paletten, Säcken, Rollen oder Ballen – **just more.**

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001