



Iveco Trakker • MAN TGS • Mercedes-Benz Actros

Jetzt kann es losgehen:
Actros, Trakker und TGS
vor dem Teststart

Zehnkampf der Kipper

Die Entscheidung um die Kipperkrone fällt in der letzten Disziplin. Bau-Actros, Iveco Trakker und der MAN TGS schenken sich nichts, wenn es um Antrieb, Fahreigenschaften, Fahrerhaus und Komfort geht. Die letzten Punkte entscheiden das Match, sie werden an der Tankstelle und in der Werkstatt gewonnen.

Noch stehen sie fein säuberlich am Grubenrand, noch schweigen die Motoren. Die Bewährungsprobe im Gelände trennt die Spreu vom Weizen – nur nicht stecken bleiben im tiefen Geläuf. Wobei die Experten wissen: 6x4-Kipper sind keine echten Geländegänger, ihnen fehlt dafür der Vorderradantrieb. Mit dem Mercedes-Benz Actros, dem MAN TGS und dem Iveco Trakker gehen die in Deutschland meistverkauften Kipper an den Start. Der Bau-Actros zeigt mit seinem maskulinen Auftritt seine Talente fürs Grobe. Seine Spiegelgehäuse in Rifelfleboptik und der wuchtige Edelstahl-

kühlerschutz tragen die Botschaft ins Land: Der Bau-Actros ist ein Hardliner und kein weichgespülter Straßenroller. Da macht er mit dem knorrigem Trakker von Iveco gemeinsame Sache – der legitime Nachfolger der Baubullen aus Ulm ist seit jeher ein Fall für den Bau. Weniger rustikal kommt der hochbeinige MAN daher – er heißt wie seine Straßenkollegen TGS, mit Stahlstoßstange und Baugarnitur mutiert der Flotten-LKW zum Spezialisten für deftige Einsätze.

Klassische Kipperware. Der Dreiaxser mit Dreiseitenkipper zählt wohl bei den

meisten Fuhrparks zur Grundausrüstung, auch unsere Testkandidaten machen da keine Ausnahme. Seine Flexibilität macht ihn zum Allrounder, auch wenn der Trend eher in Richtung Spezialisierung und zu vielfältigen Fahrzeugkonzepten weist. Gerade kleinere Fuhrparks schätzen den Klassiker, weil der universelle Dreiaxser im Alltag mit unterschiedlichen Talenten aufwartet: Solo arbeitet er beim Aushub in engen Baustellen, mit Anhänger versorgt er Betriebe mit Schüttgut. Und bei Bedarf zieht er auch Tieflader mit Baumaschinen. Der Einsatzzweck heiligt die Mittel:

TECHNISCHE DATEN IM VERGLEICH

	Mercedes-Benz	Iveco	MAN
Hubraum	11.946 cm ³	12.880 cm ³	10.518 cm ³
Nennleistung	320 kW/435 PS bei 1.800 U/min	332 kW/450 PS bei 1.000–1.440/min	324 kW/440 PS bei 1.600–1.900 U/min
Max. Drehmoment	2.100 Nm bei 1.080/min	2.200 Nm bei 1.000–1.440/min	2.100 Nm bei 1.000–1.440/min
Länge, Breite, Höhe	7.256, 2.487, 3.268 mm	7.264, 2.550, 3.059 mm	7.185, 2.550, 3.212 mm
Radstand	3.300/1.350 mm	3.200/1.380 mm	3.200/1.400 mm
Tankinhalt	300 l	285 + 40 l Ad Blue	400 + 35 l Ad Blue
Leergewicht	11.840 kg	12.225 kg	11.900 kg
zulässiges Gesamtgewicht	26.000 kg	26.000 kg	26.000 kg
Testgewicht mit Anhänger	40.260 kg	40.310 kg	40.300 kg
Preis Testfahrzeug	176.654 Euro	144.080 Euro	162.891 Euro
Motor	V6-Dieselmotor OM 501 LA mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Hochdruckeinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse, 4 Ventile pro Zylinder, zweistufige Motorbremse, Euro 5 mit SCR-Technologie	Reihensechszylinder Cursor 13 mit VTG-Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Einspritzung über Pumpe-Düse-Elemente, 4 Ventile pro Zylinder, Iveco-Turbobrake-Motorbremse, EEV mit SCR-Kat	Reihensechszylinder MAN D2066 LF25, Common-Rail-Einspritzung mit EDC7-Motormanagement, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, 4 Ventile pro Zylinder, EEV mit SCR-Abgasnachbehandlung
Kraftübertragung	automatisierte, hydraulisch betätigte torsionsgedämpfte Einscheiben-Trockenkupplung MFZ 430; automatisches 12-Gang-Gruppengetriebe G 330-12/11, klauengeschaltetes Dreigang-Grundgetriebe mit synchronisierter Range- und Splitgruppe, elektronisch gesteuert, schaltbar automatisch oder manuell. Übersetzungen 11,63 bis 0,77	automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 16-Gang-Getriebe ZF 16 AS 2.520 TO; Übersetzungen von i = 13,8 bis 0,84. Tandem-Außenplanetenachsen mit Sperrdifferential und Längssperre; Übersetzung i = 4,23	automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Gang-Getriebe MAN TipMatic, Übersetzungen von 12,33 bis 0,78. Zwei angetriebene AP-Tandemachsen HPD-1382 und HP-1352 mit Differentialsperre längs und quer, i = 4,00
Fahrwerk	Vorderachse VL 4/50 DC 7,5 – gerade Starrachse mit 3-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; zwei angetriebene Hinterachsen HD/HL 7/55 DCGS/DCS-13, Luftfederung mit vier Bälgen je Achse, Stabilenker an beiden Achsen. Außenplaneten-Achsen mit Differentialsperre, Übersetzung i = 4,33, Stoßdämpfer, schaltbare Längssperre, Quersperren	Vorderachse als 2-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfer und Stabilisator; zwei angetriebene Außenplanetenachsen mit Parabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator	Vorderachse gerade Faustachse MAN VO-09 mit 3-Blattparabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; zul. Achslast 8 t. Tandem-Hinterachsen mit Parabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisatoren; zul. Achslast 2 x 10,5 t
Bremsen	elektronisch geregeltes Zweikreis-Druckluftbremssystem mit integrierten ABS-, ASR- und Trailerfunktionen, optionale Trommelbremsen an allen Rädern, Dauerbremse Motorbremse mit Konstantdrossel, leistungsoptimierter Voith-Retarder R 115HV	Zweikreis-Druckluftbremse, elektronisch gesteuert mit EBS (ABS und ASR integriert), Scheibenbremsen VA, Trommelbremsen HA, Dauerbremsen: Iveco Turbobrake, Intarder	Zweikreis-Druckluftbremse mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), Scheibenbremsen VA, Trommelbremsen HA, EVBec-Motorbremsen, Intarder, optional mit ESP
Fahrerhaus	mittellanges M-Fahrerhaus mit hydraulischer Kippvorrichtung, Rückwandfenster mit Schutzgitter, stahlgefederte Vierpunkt-Komfortlagerung, Stahlstoßfänger	Active Day (Nahverkehrsfahrerhaus) in Flachdachausführung mit hydraulischer Kippvorrichtung. Luftgefederte Vierpunkt-Komfortlagerung, Stahlstoßfänger	mittellanges M-Fahrerhaus mit hydraulischer Kippvorrichtung, schraubengefederte Vierpunktlagerung, Stahlstoßfänge

Zwei angetriebene Achsen reichen in der Regel – auf eine Triebachse vorn wird aus Kosten- und Nutzlastgründen gerne verzichtet.

Bei Iveco, MAN und Mercedes stellt der 6x4-Dreiaxser das Rückgrat des

Bauprogramms. Deren Auslieferzahlen belegen, dass Dreiachs-Hecktriebler noch vor dem Vierachser rangieren. Renommierete Unternehmen nutzen Dreiachskipper nicht zuletzt wegen teilbarer Ladungen. Die Münchner Kiesunion fährt MAN

und Mercedes-Benz. Und sieht die Stuttgarter bei Kraftstoffverbrauch und Servicekosten tendenziell vorn. Das Abbruch- und Fuhrunternehmen Ettengruber zeigt sich experimentierfreudiger, setzt auf MAN, Mercedes-Benz, Volvo und Renault.

CTC 2010 – Internationaler Vergleichstest für Baufahrzeuge

Die Baufahrzeugetests des KFZ-Anzeiger zählen zu den härtesten in der Branche – wer hier besteht, hat auch im Alltag gute Karten. Die Königsdisziplin, wie in der Leichtathletik der Zehnkampf, ist der internationale Vergleichstest, der 2010 als CTC Construction Truck Competition zum ersten Mal stattfand. Der KFZ-Anzeiger und führende internationale Fachzeitschriften luden die internationalen LKW-Hersteller zum großen Vergleich. Die Kandidaten wurden auf Herz und Nieren geprüft – wie immer vom erfahrenen Testteam mit Experten aus der Praxis.

Vor jedem Test werden die Fahrzeuge gründlich gecheckt – stimmen Reifendruck und Tacho, wie steht es um das Einsatzgewicht? Bei der Fahrdynamikprüfung werden die schweren Bautrucks zu Sprintern, aus dem Stand beschleunigen sie auf 20, 30, 50 und 60 km/h. Offen gelegt werden dabei Defizite im Anfahrbereich und zu große Gangsprünge. Im Mittelpunkt des Tests steht wie immer die akribische Verbrauchsermittlung – konstant bei Tempo 60 und 80 km/h, anschließend auf exakt vermes-



Abseits der Straße darf es gerne eine Laderschaufel mehr sein – die drei Kipperzüge knausern traditionell nicht mit Reserven.

senen praxisgerechten Testrouten. Gemessen werden Fahrleistungen und Geräuschverhalten – hier offenbaren sich große Differenzen, Handlingfahrten zeigen spezifische Stärken und Schwächen der Prüflinge. Damit unser Test aber nicht zu akademisch wird, sind wir stets um Kontakt zu unseren Lesern bemüht. Über welche Praxiserfahrungen verfügen Sie mit Mercedes-Benz, MAN und Iveco? Wir freuen uns auf den regen Dialog mit Ihnen.

Das Testteam bedankt sich bei allen Beteiligten für die freundliche Unterstützung: ganz besonders bei unseren Testpartnern Johann Ettengruber GmbH, der Münchner Kies Union, dem Reifenausstatter Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH, der ZF Friedrichshafen AG, Meiller und Isuzu für die Stellung eines Pickup. Nicht zuletzt geht unser Dank an die Hersteller der Testfahrzeuge: Iveco, MAN und Mercedes-Benz.

Johann Ettengruber, der nach eigener Auskunft mit MAN gut fährt, verfolgt den Test mit Spannung. Er hegt gewisse Zweifel, ob der Iveco den Platzhirschen Paroli bieten kann.

Alle drei liefern den Dreiaxskipper ab Werk als Komplettfahrzeug mit Meiller-Dreiseitenkipper. Auf Wunsch kommt

noch der Tandem-Anhänger von der gleichen Marke an die Hängerkupplung – auf der Waage sollte jetzt Gleichstand der Mittel herrschen. Für die genaue Ermittlung der Nutzlast muss freilich noch gerechnet werden – Wandhöhen und -stärken der Mulden werden verglichen, das Gewicht für die Bordmatik (Iveco) muss

ebenso berücksichtigt werden wie der Einsatz von Alurädern und verschiedenen Tankgrößen. Korrigiert stemmt der Iveco legal eine Nutzlast von 13.775 kg, der Mercedes als Leichtester des Trios packt beinahe 400 kg mehr. Fast auf Augenhöhe mit dem Actros bewegt sich der MAN, er darf nur 60 kg weniger laden. Rund 23 t Zuladung tragen die 40-Tonner mit Anhänger, der Mercedes liegt mit 23.150 kg vorne.

Leistungsmäßig herrscht weitgehend Gleichstand – die 435 PS von Mercedes treffen auf 440 PS von MAN und 450 des Iveco. Auf neuestem Stand sind die automatisierten Getriebe, wenngleich sie von den Baupraktikern wegen ihrer komplexen Elektronik nicht so geschätzt werden. Nur der Iveco bietet seinem Fahrer ein brandneues 16-stufiges Eurotronic-Getriebe von ZF. MAN und Mercedes setzen auf automatisierte 12-Gang-Schaltgetriebe, die mit speziellem Offroad-Schaltprogramm flotter als die Straßenversion Fahrerhaus an.



Allen Testkandidaten gemeinsam war der Meiller-Aufbau. Der MB Actros trat mit mittellangem Fahrerhaus an.

ben und dem Fahrer im Gelände mit der passenden Übersetzung zur Hand gehen.

Hohe Häuser. Wer Kipper fährt, muss hoch hinauf – doch es führen recht unterschiedliche Wege nach oben. Der Iveco macht es seinem Fahrer leicht, fast wie auf Treppen erklimmt er seine Kabine. Das Trakker-Haus ist zwar ansprechend möbliert, bietet aber nicht das Platzangebot der deutschen Konkurrenten. Verstreute Schalter, ein verspielt gestaltetes Cockpit – um die Ergonomie steht es nicht zum Besten. Groß gewachsene Fahrer sitzen wie in einem eng geschnittenen italienischen Maßanzug. Am Überblick aus dem Fahrersitz gibt es nichts zu mäkeln, der verdient die Bestnote.

Der Bau-Actros beeindruckt mit einem Top-Cockpit, makelloser Verarbeitung und einfacher Bedienung. Allerdings wird der Platz in der Kabine durch den im Mittelbereich voluminösen Armaturenräger eingeschränkt. Obwohl das Fahrerhaus niedriger auf dem Rahmen sitzt, muss sich der Einstieg Kritik gefallen lassen: Ein großer Schritt zuerst, dann senkrechte Stufen – der Aufstieg und seine Haltestangen fordern Kraft und Gelenkigkeit.

Noch höher – und steiler – hinauf geht es im MAN – er macht seinem Fahrer den Einstieg gewiss nicht leicht. Oben angekommen, ist die Welt dafür in Ord-

nung. Mit großzügigem Platzangebot, niedrigem Motortunnel, einer Klimaautomatik und perfektem Fahrersitz versöhnt er seine Chauffeure. Allerdings irritiert er seine Fahrer aus die mangelnde Übersicht. Es sind die großen Außenspiegel,

die zwar mit perfektem Rückblick glänzen, dabei aber beim Abbiegen die Sicht schräg nach vorne verdecken.

Jeder der Kandidaten hat jetzt seinen Ausblick zur Ladefläche, er bewährt sich alltäglich beim Beladen. Den besten fin-

Balance of power

Energie trifft Kraft

kontrollierte Bewegung schafft Sicherheit



www.fassigroup.de

FASSI

KRANE OHNE KOMPROMISSE



Was sagt die Werkstatt?

Wichtiger Testpunkt: der Werkstatt-Check

Im Großen und Ganzen sind alle drei Fahrzeuge durchdacht konzipiert. Beim Iveco fällt gleich die praxistaugliche Natosteckdose auf, die Fremdstarten oder Starthilfe erheblich erleichtert. Auch die Start/Stop-Einrichtung an den Mercedes- und Iveco-Motoren erleichtert den Mechanikern die Arbeit, beim MAN kostet sie Aufpreis und war am Testfahrzeug nicht verbaut. Wir meinen: Dieses hilfreiche Feature für den Werkstattalltag sollte bei allen Herstellern Serie sein. Dafür kommt der TGS rund um den Motor ohne lästige Kapselungen aus, die im Laufe eines bewegten Fahrzeuglebens ohnehin nicht mehr montiert werden, schon weil die Befestigungen ausreißen. Die Lufttrockner-Patrone ist bei MAN und Mercedes außen am Rahmen gut zugänglich, beim Iveco braucht das Servicepersonal ein Rollbrett.

Einige Details fallen negativ auf, sprechen sich in der Branche auch rum, weil sie Kettenreaktionen zur Folge haben. So hat MAN bei den D20-Motoren Probleme mit den Spannrollen des Poly-V-Riemens: Sie zerlegen sich in alle

Einzelteile, so dass letztlich der Riemen den Lüfter zerstört. Auch der Actros zeigt sich in seinem letzten Produktionsjahr nicht fehlerfrei. Noch immer missfallen die unterdimensionierten Fahrwerkskomponenten Schub- und Spurstange sowie die Dreieckslenker des schweren Mercedes, die im Alltag häufig verschleifen. Wie es besser geht, zeigen MAN und Iveco, wo diese Komponenten deutlich stärker dimensioniert sind. Aktuell ist von einer großen Kundendienstmaßnahme die Rede: Wegen defekter Ausrücklager sollen Kupplungen getauscht werden, ein Softwareupdate der Motorsteuerung soll die zu hohen Verbrennungsdrücke rund um die Kolben reduzieren, die vereinzelt zu kapitalen Motorschäden geführt hatten.

Modernität und alte Technik treffen sich beim Iveco, der fährt noch mit simplen Spreizkeilbremsen an den Hinterachsen – für das Werkstattpersonal mehr als ärgerlich. Einstellen und Austausch sind im Vergleich zur S-Nocken-Trommelbremse erheblich aufwändiger und teurer. Und noch immer kämpft der Iveco mit seiner Elektronik, wie uns Praktiker berichten. In einigen Fällen werden die auftretenden Fehlermeldungen regelmäßig nur noch aus den Steuergeräten gelöscht, weil eine dauerhafte Behebung der Ursachen nicht möglich ist. Eine Lanze möchten wir für den Iveco-Turbolader brechen. Der Turbo mit variabler Geometrie ist nicht auffälliger als Turbinen des Wettbewerbs, auch nicht viel teurer, obwohl die Verschleiß- und Wartungsteile des Italieners deutlich teurer ausfallen. Hier überrascht der MAN: Bei den Warenkörben der Kategorie Wartung und Verschleiß hat der Münchner die Nase vorn, nur bei den Karosserie- und Unfallteilen muss er sich dem Stuttgarter geschlagen geben.

Warenkörbe. Wartungsteile: MAN 297,65 Euro, MB 326,40 Euro, Iveco 407,18 Euro. Verschleißteile: MAN 3.291,50 Euro, MB 3.675,14 Euro, 5.611,32 Euro. Karosserie-/Unfallteile: MAN 1.137,50 Euro, MB 987,30 Euro, Iveco 1.277,95 Euro

THOMAS TSCHAKERT

det man im MAN: einen breiten Tritt auf dem Kotflügel, dazu ein fester Handlauf auf der gesamten Dachlänge.

Auf der Straße. Leer geht es zum Kieswerk. Erstaunlich, wie souverän der robuste Iveco über die Straßen rollt. Seine luftgefederte Kabine fängt ab, was die Fahrzeugfederung weiterreicht. Der Bau-

Actros federt mit seinen Luftbälgen an der Hinterhand leidlich komfortabel – allein die harte Vorderachsfederung zeigt bei Leerfahrten Grenzen auf. Nur der MAN kann sich mit der Leerfahrt nicht anfreunden. Steifbeinig auf dicken Federpaketen mimt er auch unbeladen den Schwerarbeiter, verlangt mit schwergängiger Lenkung eine kräftige Hand, schaltet ruppig

und reagiert mit seinen Bremsen geradezu giftig.

Beladen bis ans Limit geht der Iveco an den Start der Testrunde, das Bild ändert sich nicht. Der Italo-Spanier fährt komfortabel und sicher, umrundet mit flinker Lenkung auch enge Kehren und bremst nicht zuletzt mit seinem Retarder ebenso gefühlvoll wie standfest. Sein Cursor-13-Sechszylinder hängt jederzeit willig am Gas, beschleunigt schneidig und verträgt klaglos auch niedrige Drehzahlen. Bei Bedarf scheut der moderne Diesel auch hohe Drehzahlen nicht – im Alltag braucht man sie freilich selten. 1.400 Umdrehungen, fast volle Nennleistung, reichen auf der Autobahn in allen Lebenslagen. Auf der Landstraße surft der Iveco genüsslich mit 1.000 Umdrehungen und maximalem Drehmoment im 16. Gang. Der Getrieberechner des fein gestuften 16-Gang-Getriebes sortiert die Gänge virtuos, lässt den Motor ziehen und setzt die 2.200 Nm zielgenau ein. Enttäuschend bleibt nur die Treibstoffabrechnung, die

Renommierte Unternehmen nutzen Dreiachsskipper nicht zuletzt wegen teilbarer Ladungen.

den Iveco auf Platz 3 sieht. Der Blick auf den Tachometer erklärt den wesentlichen Grund – der Iveco hat erst jungfräuliche 2.000 km auf der Uhr.

Der MAN, der bereits 65.000 km hinter sich hat, braucht die Beladung, um seine komfortable Seite zu demonstrieren. Dann kehrt Ruhe ins Fahrwerk, das mühelos auch höhere Lasten wegsteckt. Jetzt bremst auch der MAN mit Feingefühl, nur der umständlich zu bedienende Retarderhebel erschwert den Einsatz der Strömungsbremse. Perfekt ist allerdings das Dauerbremsmanagement über das Bremspedal – einfach bei der gewünschten Geschwindigkeit das Pedal drücken, dann hält der MAN bergab ohne Zutun das vorgegebene Tempo. Mit Präzision und Gelassenheit dirigiert die direkte Lenkung den 40-Tonner, die auf welligen Kursen mühelos Kurs hält. Auch wenn die Papierform 440 PS und 2.100 Nm verspre-

chen, muss der kleine D20-Sechszylinder mit seinen 10,5 l Hubraum gehörig ackern, um die schwere Fuhre auf Trab zu halten. Um den Leichtathleten auf niedrigsten Kraftstoffkonsum zu trimmen, muss der SCR-Diesel gegen die Fahrwiderstände einer ellenlangen Achsübersetzung ankämpfen. Gerade 1.220 Touren auf der Autobahn (80 km/h) versprechen zwar günstige Marschdrehzahlen, aber die 920 Umdrehungen im 12. Gang reichen auf der Landstraße kaum und verlangen nach einer Schaltung. Allen

Bemühungen zum Trotz verpasst der MAN TGS an der Tankstelle knapp den Spitzenplatz, sein Kontrahent Actros rollt einfach besser.

Und damit ist es raus: Der Mercedes gewinnt die Antriebs- ebenso wie die Wirtschaftlichkeitswertung. Er knausert am besten mit dem Kraftstoff, nicht zu-

Cockpit mit verspielter Optik; mit automatisierter Schaltung in der Grube – der Iveco macht es dem Fahrer leicht.



letzt, weil er prima rollt. Ein Verdienst des neuen Powershift-Getriebes, das im Schubetrieb per Ecoroll-Modus die Neutralstufe bemüht und den 40-Tonner, wenn man will, antriebsfrei über viele Kilometer rollen lässt. Der serienmäßige Freilauf birgt aber keine Gefahr: Der Fahrer und die Technik haben die Situation

jederzeit im Griff – wird Gas gegeben oder verzögert, wird sofort der passende Gang eingelegt. Der raue V6-Diesel zeigt sich allzeit bereit, um schon bei niedrigster Drehzahl verwertbares Drehmoment zu liefern. Er hängt gut am Gas, scheut aber hohe Drehzahlen. Das automatisierte Powershift-Getriebe setzt die Tempowün-

IHRE ERFOLGSBASIS EURO-LEASING - SERVICE-BAUSTEINE



PREMIUM-AUSWAHL

Erst staunen, dann mieten!

Bei uns erwarten Sie die neuesten Premium-Fahrzeuge von führenden Herstellern. Profitieren Sie von cleveren Mietkonzepten und planen Sie ganz flexibel Ihren individuellen Wunsch-Fuhrpark.



WARTUNG

Im Nu wieder unterwegs!

Sollte doch mal etwas dazwischen kommen, ist unser Pannen-Service-Notruf rund um die Uhr für Sie da und hilft direkt und unbürokratisch. Denn eine der 7500 Partnerwerkstätten in ganz Europa ist garantiert immer in der Nähe.



TELEMATIK

Die Zukunft an Bord!

Als einer der ersten Anbieter haben wir sämtliche Fahrzeuge mit Telematiksystemen ausgestattet. Passende herstellerunabhängige Service-Pakete helfen Ihnen, die Flotte jederzeit im Blick zu haben und Abläufe zu optimieren.



KOMPETENZ-CENTER

Sie fragen, wir antworten!

Bei uns bekommen Sie, was Sie brauchen: maßgeschneiderte Fuhrparklösungen und Service-Pakete, die wir Ihren Anforderungen perfekt anpassen. Alle Informationen erhalten Sie durch unser Kompetenz-Center: **0 18 05 / 25 46 73***

sche des Fahrers meist passend um. Knapp 1.300 Umdrehungen dreht der Sechszylinder bei 80 km/h, knapp 1.000 im großen Gang auf der Landstraße. Damit hat der Sechszylinder fast immer mehr als 2.000 Nm zu bieten: Wer Mercedes fährt, ist souverän unterwegs. Nicht zuletzt auch, weil der Actros komfortabel abgestimmt ist, das Luftfederfahrwerk schon Mensch und Maschine. Nur die Lenkung dürfte etwas direkter und präziser ausfallen, auf engen Straßen und welliger Fahrbahn hat der Fahrer mit Korrekturen gut zu tun.

Abseits der Straßen. Das Bild ändert sich, wenn die Kipper ins Gelände abbiegen. Der Mercedes profitiert jetzt von seiner leichtgängigen Lenkung, das Powershift-Getriebe wartet gleich mit einer Fülle sinnvoller Funktionen auf: ein Freischaukelmodus, eine Rangierregelung und das forcierte Offroad-Schaltpro-

gramm, das sich mit eingelegten Sperren aktiviert. Die Antischlupfregelung wird damit aber nicht automatisch abgeschaltet – wenn es im Gelände kritisch wird, ist der Mercedes-Fahrer mit der Bedienung der Schalter gut beschäftigt. Hilfreich zeigt sich hier der drehmomentstarke Motor, der nur wenig Drehzahl braucht, um den Dreiachser in Bewegung zu halten. Ist maximale Verschränkung gefordert, ist der luftgefederte Komfort-Actros ein wenig im Nachteil. Er reckt dann schnell eine seiner luftgefederten Hinterachsen in die Luft, aber mit früh gesetzten Differentialsperren (einfach und logisch per Drehschalter) muss der Mercedes offroad nicht passen. Gegen rüde Rempler bei Bodenkontakt ist der Actros gut gerüstet: Dann schützen Schutzbleche an Kühler und Tank, die flexible Einstiegsstufe ist nahezu unzerstörbar.

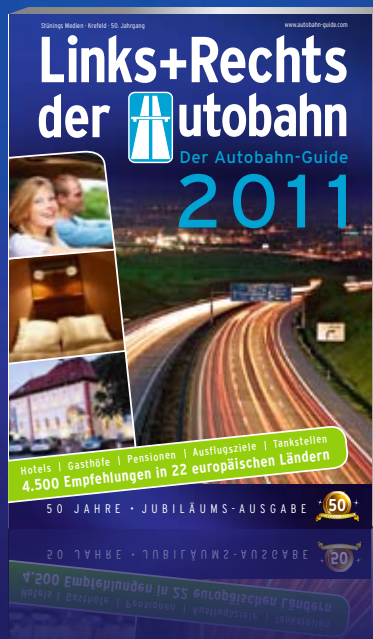
Geht es ins Gelände, ist der MAN mit seiner mittelhohen Bauart in seinem Ele-



ment. Mit guter Verschränkung schiebt er sich durch dick und dünn, solange der Untergrund nicht zu weich wird. Der Fahrer muss freilich kräftig am Lenkrad drehen und wünscht sich augenblicklich

Jetzt bestellen unter: www.autobahn-guide.com

Die neue Ausgabe Links + Rechts der Autobahn.



nur € 9,95

- Über 4.500 ausgesuchte Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Gästehäuser, Ferienwohnungen, Tankstellen und Ausflugsziele in 22 Ländern
- Aktuelle Länder- und Reiseinformationen
- Übersichtliche Spezialkarten
- Orientierung ohne Ortskenntnisse
- Kompakt: Karten und alle Tipps sowie Informationen auf einer Kartenseite
- Praktisches Handschuhfach-Format

Links+Rechts
der Autobahn
Print · Online · Mobile

Cockpit: schnörkellos, einfache Bedienung. In der Grube: Hoch das Bein, der Rahmen ist steif – die Antriebsräder bleiben dennoch am Boden.



mehr Servounterstützung. Im Anfahrvermögen bleibt der kleine MAN-Sechszylinder hinter seinen Konkurrenten zurück. Wer auf Nummer Sicher geht, klettert mit mehr Drehzahlreserve in der Steigung. Das gleiche Bild auch bergab: Die vergleichsweise schwächere Motorbremse kann die Zuarbeit des Retarders gut gebrauchen. Ohne Fehl und Tadel arbeitet die Tipmatic im Gelände, ohne Zutun wird die ASR-Funktion im Offroadmodus abgeschaltet, per Kickdown unterbindet der Fahrer in kniffligen Steigungen jegliche Schalttätigkeit, ohne umständlich das Schaltprogramm zu wechseln. Bei den Traktionshilfen (Sperrern) kehren die MAN-Techniker aus Kostengründen lei-

Der Iveco Trakker schlägt sich hervorragend – trotz des dritten Platzes.

der zum Kippschalter zurück, der bedienersichere Drehschalter bleibt dem TGS-Allradler vorbehalten.

Das beste Gefühl im Gelände vermittelt allerdings der Iveco. Schwierige Bergabpassagen nimmt er so sicher wie steile Anstiege, ohne seinen Fahrer stets zu fordern. Das Fahrwerk punktet mit maximaler Achsversträngung und komfortabler Gangart, der Drehschalter für die Sperrern verhindert Fehlbedienungen. Wie ein großvolumiger Saugmotor schiebt der Cursor-13-Sechszylinder niedertourig und mit der Wucht von 2.200 Nm über die

Hindernisse. Und das 16-stufige Eurotronic-Getriebe belegt mit feiner Abstufung und nahezu perfekter Schaltlogik, dass automatisierte Getriebe auch im Kipper die bessere Wahl sind. Nur kleine Details schränken das Fortkommen im Gelände ein: beispielsweise die zu langen Spritzlappen an der Vorderachse – sie kommen schon beim ersten Reversieren im tiefen Geläuf unter die Räder.

Im Zieleinlauf. Der Test entwickelt sich zu einem engen Fight, den

letztlich der Mercedes in der Disziplin Wirtschaftlichkeit mit einem Matchball entscheidet. Seine wesentlichen Stärken liegen in seinem Antrieb mit einem leistungsstarken und sparsamen V6-Diesel, der einem gut abgestimmten automatisierten Getriebe zuarbeitet. Der Bau-Actros entscheidet mit bester Nutzlast und niedrigstem Verbrauch, günstigen Ersatzteilpreisen und hohem Wiederverkaufswert auch die wichtige Disziplin Wirtschaftlichkeit für sich. In keiner Disziplin leistet er sich wirkliche Schwächen, bauartbedingt lässt er nur beim Fahrwerk Punkte liegen. Kurz vor dem Modellwechsel bekommt der Unternehmer den sparsamsten Mercedes-Kipper, den es bisher gab. Und die Fahrer schätzen den hochwertigen Arbeitsplatz mit Fernverkehrsappeal und vielen praxisgerechten Details.

Der MAN als Zweitplatzierte kann dem Marktführer in den meisten Disziplinen Paroli bieten. Mit dem besten Fahrerhaus und einem genügsamen Antrieb sammelt er fleißig Punkte. Allerdings plagt sich der moderne D20-Diesel mit einer wenig vorteilhaften schnellen Antriebsauslegung, die auch das Tipmatic-Getriebe nicht ausgleichen kann. Dennoch liegt der TGS in der Eigenschaftswertung vorn. Im rauen Einsatz zeigt er seine Stärken und punktet mit vielen wartungs- und reparaturfreundlichen Detaillösungen. Beim Fahrwerk und Fahrkomfort, einer einstigen MAN-Domäne, lässt er überraschend Punkte liegen und verspielt trotz moderater Ersatzteil-



Einheitlich bereift: MSS II und MSD II

Einheitlich mit Goodyear-Bereifung

Es gibt keine Ausreden – weder bei den Fahreigenschaften noch beim Kraftstoffvergleich. Der Vergleichstest CTC schreibt eine Einheitsbereifung vor, alle Testkandidaten rollten und bremsen auf Goodyear-Reifen des Typs Omnitrac MSS II und MSD II. Mehr als 2.000 Testkilometer wurden abgespult, das Ergebnis kann sich sehen lassen. Allem voran der Kraftstoffverbrauch, der den Kandidaten, aber auch der Bereifung ein gutes Zeugnis ausstellt. Die Testfahrten auf der Straße zeigten: Reifen für die Bauwirtschaft müssen beim Bremsen keine Nachteile haben. Die Omnitrac-Reifen der Generation 2 zeigten auch bei der Laufruhe keine Schwächen, wie die Geräuschmessungen belegten.

Omnitrac MSS II und MSD II besitzen eine optimierte Karkassen-Konstruktion mit erhöhter Widerstandsfähigkeit. Weitere Merkmale: hoch verschleißfeste und alterungsbeständige Laufflächenmischung, spezielle Gummimischung unterhalb der Lauffläche, ausgewählte Gürtel sowie hochfeste Materialien für Karkasse. Die Vorteile der aufwändigen Konstruktion liegen in hoher Kilometerleistung und verbessertem Schutz vor Verletzungen unter schwersten Einsatzbedingungen. Bei Verletzung bewährt sich die hohe Korrosionsbeständigkeit der Stahlgürtellagen, die Reifen dehnen sich bei höheren Tempi weniger aus.

und Wartungskosten den möglichen Gesamtsieg.

Der Iveco Trakker schlägt sich hervorragend, auch wenn er im Finale nur Rang 3 einnimmt. Im Kapitel Antrieb punktet er mit Bestwerten, der Cursor-13-Motor und das neue 16-Gang-Getriebe sind onwie offroad kongeniale Partner. Das bestens komponierte Fahrwerk setzt Maßstäbe in der Branche – Komfort und Belastbarkeit sind keine Ausschlusskrite-

CTC Construction Truck Competition 2010

DIE GESAMTWERTUNG



	Mercedes	Iveco	MAN
Motor und Getriebe (max. 450 Punkte)			
Fahrbarkeit, Anfahrverhalten, Gasannahme (max. 40 Punkte)	38	40	35
Fahrleistungen (max. 50)	46	45	42
Nutzbarer Drehzahlbereich (max. 30)	30	30	28
Laufkultur/Geräusche innen (max. 20)	15	18	20
Motorbremse (max. 30)	30	30	23
Motorgeräusche außen (max. 20)	7	15	15
Getriebe: Bedienung (max. 30)	22	25	25
Schaltgeschwindigkeit (max. 30)	25	28	28
Schaltkomfort (max. 20)	20	20	17
Abstimmung Antrieb Offroad (max. 30)	22	28	25
Abstimmung Antrieb Onroad (max. 30)	28	30	30
Wartung/Reparaturfreundlichkeit Antrieb (max. 60)	52	50	50
Testverbrauch (max. 40)	40	22	38
Konstantverbrauch (max. 20)	20	10	15
Summe: 450 Punkte	395	391	391

Fahrerhaus (max. 350 Punkte)			
Raumaufteilung und Raumökonomie (max. 40)	35	22	38
Raumgefühl (max. 20)	18	15	20
Fahrerplatz/Verstellbereich (max. 40)	34	30	36
Bedienung/Ergonomie (max. 50)	48	35	47
Sichtverhältnisse Rundumsicht Fahrer (max. 40)	35	40	32
Bauspezifisch: Stoßfänger, Kühlerschutz, Einstiegsverhältnisse, Aufstieg (max. 40)	35	38	38
Ausführung, Wartung, Reparatur (max. 50)	46	40	50
Stauraum, Ablagen, Getränkehalter (max. 30)	28	23	28
Verarbeitung/Qualität (max. 40)	38	25	36
Summe: 350 Punkte	317	268	325

Fahrkomfort (max. 250 Punkte)			
Fahrersitz, Sitzkomfort (max. 50)	40	40	40
Federungskomfort (max. 60)	50	55	40
Einstiegskomfort (max. 20)	15	20	13
Klimatisierung/Heizung (max. 50)	38	35	40
Innengeräusch Messwerte (max. 40)	36	34	35
Innengeräusch subjektiv (max. 30)	22	25	26
Summe: 250 Punkte	201	209	194

	Mercedes	Iveco	MAN
Fahrwerk/Fahreigenschaften/Fahrsicherheit (max. 450 Punkte)			
Fahrsicherheit (max. 70)	61	64	70
Lenkung (max. 50)	39	50	42
Geradeauslauf (max. 30)	25	25	25
Handling (max. 60)	52	58	50
Bremsleistung Abstimmung (max. 50)	43	45	38
Dosierbarkeit/Pedalgefühl (max. 40)	38	40	33
Böschungswinkel (max. 30)	23	25	25
Bodenfreiheit, Wattiefe, Rampenwinkel (max. 30)	22	22	22
Dauerbremse – Motorbremse/Retarder (max. 40)	37	37	33
Stabilität, Wartung und Reparatur (max. 50)	40	45	50
Summe: 450 Punkte	380	411	388

Summe Eigenschaftswertung: 1.500 Punkte	1.293	1.279	1.298
--	--------------	--------------	--------------

Kosten/Wirtschaftlichkeit (max. 500 Punkte)			
Grundpreis (max. 60)	49	60	53
Aufpreisgestaltung (max. 50)	28	40	28
Wiederverkaufswert (max. 50)	50	30	40
Service, Reparatur: Wartung Kosten/Ersatzteile (max. 100)	86	65	88
Nutzlast/Kraftstoffverbrauch (max. 160)	160	140	154
Garantie/Gewährleistung (max. 80)	50	50	50
Summe: 500 Punkte	422	385	413

Gesamtwertung: maximal 2.000 Punkte	1.716	1.664	1.711
--	--------------	--------------	--------------

rien, wie der Iveco beweist. Dass es zuletzt für eine bessere Platzierung nicht reicht, hat das in die Jahre gekommene Fahrerhaus zu verantworten. Die Iveco-Strategen kennen die Schwachstelle längst – schon demnächst soll nachgelegt werden.

Unter dem Strich. Das ideale Baufahrzeug haben wir auch bei diesem Test nicht gefunden, auch wenn wir vor der Baukompetenz der Marken Iveco, MAN und Mercedes-Benz den Hut ziehen. Meist sind es nur Kleinigkeiten, die mit der nächsten Modellpflege beseitigt werden. Oder eine Komponente passt nicht ins Komfortkonzept. Oft spürt man auch den Hauch des Rotstiftkommissars, der praxisingerechte Lösungen streicht. Dürften wir uns einen Kipper wünschen, müsste der auf dem Fahrwerk des Trakker rollen, das MAN-



Exaktes Laden: Der MKU-Laderfahrer füllt die Mulden mit Hilfe einer hydraulischen Schaufelwaage.

Fahrerhaus tragen und das hohe Verarbeitungsniveau des Mercedes besitzen. In der Frage des Antriebs wünschen wir uns die Wirtschaftlichkeit der Mercedes-Aggregate. Aber schon bald werden die Karten wieder neu gemischt. Ob die neu-

en abgasgereinigten Euro-6-Motoren noch so sparsam wie die Euro-5-Motoren laufen? Nach dem Test ist vor dem Test – unsere Testwagenwünsche möchten wir hiermit schon mal anmelden.

WOLFGANG TSCHAKERT