



Leichtgewichte

Nach dem Motto „Jedes Kilo zählt“ bieten DAF, Iveco und MAN gewichtsoptimierte Light-Sattelzugmaschinen für den Tank-/Silobereich an. Gefahr/gut hat die drei Probanden getestet.

Allen drei Probanden gemeinsam ist die automatisierte Schaltung, die ZF zuliefert, deren Bedienkonzept und Schaltstrategie von jedem Hersteller aber nach eigenen Bedürfnissen angepasst wird.

Mit langem Fahrerhaus und Bett lotet keines der drei Fahrzeuge die absolute Nutzlast-Obergrenze aus, unterstreicht aber die Eignung für längere Touren. Die wohnlichste Kabine bietet der MAN. Trotz schmaler LX-Hütte sorgt das gerade Armaturenbrett für ausreichend Bewegungsfreiheit. Staufächer und Ablagen genügen auch für Mehrtageseinsätze. Deutlich kompakter fällt der DAF aus. Sein Fahrerhaus rangiert klar eine Klasse tiefer. Dennoch überzeugt der Holländer durch seinen fahrerorientierten Arbeitsplatz und eine exzellente Verarbeitung. Im Hinblick auf den Platz rangiert der Iveco zwischen den Kontrahenten. Seine Anmutung wird dominiert von harten, aber pflegeleichten Plastikoberflächen und einer nicht in allen Punkten optimalen Ergonomie.

Wer sich mit 360 PS bescheiden kann, realisiert unter 5,8 Tonnen Leergewicht!

Motorisch setzt ebenfalls der MAN Zeichen. Mit rund zwei Liter mehr Hubraum gibt er auch mit 40 Tonnen den souveränen Gleiter. Selbst ein Aufschlag von weiteren 40 PS wäre ohne Mehrgewicht möglich. Da haben DAF und Iveco, die in der Testkonfi-

guration

DAF

- **Motor/Getriebe**
Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; 9,2 l Hubraum; 360 PS (265 kW); 1.450 Nm; Euro 5/EEV mit SCR; ZF 12 AS 1630 „AS-Tronic“-Getriebe, automatisiert
- **Fahrwerk/Bremsen**
HA: Vierbalg-Luftfederung; VA: gekröpfte Faustachse mit Zweiblatt-Parabelfeder; Scheibenbremsen rundum; Auspuffklappe
- **Maße/Gewichte**
Radstand (mm): 3.600; Gewicht: ab 6.236 kg

DAF bietet jetzt für den CF eine komplette Sicherheitsausstattung an.

Für Tank- und Silozugmaschinen gibt es ein ungeschriebenes Gesetz: Ein Eigengewicht unter sechs Tonnen ist möglich – aber im Hinblick auf die (Fahr)Stabilität nicht sinnvoll! Diese Weisheit scheint mit den aktuellen Testfahrzeugen im Gefahr/gut-Vergleich ihre Gültigkeit zu verlieren. Auch unter der magischen Grenze von 6.000 Kilo sind wohl keine Nachteile zu befürchten. Zum Vergleich sind angetreten: Der DAF CF75 mit leichtem 9,2-Liter-Sechszylinder und 360 PS, der Iveco Stralis AT-N 440S36 Super Light mit kompaktem 7,8-Liter-Sechszylinder und 360 PS sowie der MAN TGS TS 18.400, der auf den 10,5 Liter großen D20-Sechszylinder vertraut.

FOTOS: TOM MÜLLER



Durch sinnvolles Abspecken und leichte Aluminium-Komponenten kratzen alle drei Zugmaschinen an der Sechsstunden-Grenze.



Fahrfertig bringt es der MAN auf rund 6.800 Kilo.

MAN

- Motor/Getriebe**
Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; 10,5 l Hubraum; 400 PS (294 kW); 1900 Nm; Euro 5/EEV mit SCR; ZF 12 AS 2130 „Tipmatic“-Getriebe, automatisiert
- Fahrwerk/Bremsen**
HA: Vierbalg-Luftfederung; VA: gekröpfte Faustachse mit Einblatt-Parabelfeder; Scheibenbremsen rundum; EVB-Motorbremse, zweistufig geregelt
- Maße/Gewichte**
Radstand (mm): 3.600; Gewicht: ab 6.370 kg

I V E C O

- Motor/Getriebe**
Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; 7,8 l Hubraum; 360 PS (265 kW); 1500 Nm; Euro 5/EEV mit SCR; ZF 12 AS 1930 „Eurotronic“-Getriebe, automatisiert
- Fahrwerk/Bremsen**
HA: Vierbalg-Luftfederung; VA: gekröpfte Faustachse mit Einblatt-Parabelfeder; Scheibenbremsen rundum; zweistufige Turbo-Motorbremse
- Maße/Gewichte**
Radstand (mm): 3.600; Gewicht: ab 5.760 kg



Der Stralis ist mit 5.760 Kilogramm im Trio das Leichtgewicht.

guration bereits ihren Leistungszeit erreicht haben, klar das Nachsehen. Zur Ehrenrettung von CF75 und Stralis sei der Hinweis erlaubt, dass man auch mit 360 PS noch ganz passabel unterwegs sein kann.

Die grundsätzlich gleichen, automatisierten Getriebe arbeiten generell gut, nehmen dem Fahrer viel Arbeit ab und sind markenkompatibel auf die Eigenheiten der Motoren abgestimmt. Das beste Bedienkonzept bietet der DAF, die ideale Schaltstrategie der MAN. Auch wenn Iveco in beiden Punkten leicht abfällt, geht die Empfehlung klar zur „Eurotronic“. Der kleinvolumige Motor ver-

langt vom Fahrer vor allem unter Volllast nach häufiger Schaltarbeit – die nur mit der AS-Tronic komfortabel genug abzuleisten ist.

Größere Unterschiede lassen sich bei den Fahrwerken feststellen. Der „Super Light“ von Iveco gibt den rustikalen Burschen.

Seine Einblatt-Parabelfeder – ein Zugeständnis an die möglichst hohe Nutzlast – federt trocken und gibt Fahrbahnebenheiten, vor allem mit sinkender Achslast, fast ungefiltert an die Insassen weiter. Auch die Hinterachse stimmt Iveco trotz Vierbalg-Luftfederung straff ab. Geht der Stralis mit möglichem Gesamtgewicht noch eben als komfortabel durch, übernimmt am Ende der Tour fast ausschließlich der Luftfedersitz die Aufgaben eines Komfortelementes. Andererseits vermittelt der Ulmer speziell bei Touren auf engen Landstraßen eine ausgezeichnete Handlichkeit. Die direkte Lenkung und die gefühlvoll dosierbaren Bremsen sind gelungen.

Anzeige

Gefahrgutkennzeichnung Herstellung und Vertrieb SOFORTVERSAND!! IMDG / ADR / RID / IATA

Preisliste 2009 mit allen Neuerungen jetzt erhältlich!!
bestellung@dirk-stange.eu

GHS / REACH
Produktaufkleber, z.B. in seewasserfester Qualität!
Individuell und präzise
Lieferzeiten wie immer,
super schnell!!!

LTD QTY
30
1202

Online-Shop
www.gefahrgutaufkleber.eu
Dirk Stange Theodorstraße 41 h 22761 Hamburg
Tel.: 049 40 / 89 27 37 Fax: 0049 40 / 890 26 98

DIE LEICHT-LASTER DER WETTBEWERBER

● **Renault** setzt beim Thema Light-Zugmaschine auf den Premium Route. Doch so wirklich leicht ist der seit Verwendung der Volvo FM-Technik nicht mehr. Das Datenblatt weist 6.666 Kilo Leergewicht aus – fahrfertig bereits 6,8 Tonnen. Immerhin liegt der Renault mit 430 PS auf einem ansprechenden Leistungsniveau. Auch 460 PS sind ohne zusätzliches Mehrgewicht möglich. Der Griff zum kleineren Premium Distribution hilft nicht wirklich weiter, weil dem wichtige Sicherheitsfeatures fehlen und der Griff zum wirklich leichten DXi7-Motor eine Beschränkung auf 340 PS zur Folge hat. Wirklich souverän ist man mit nur 7,2 Liter Hubraum ebenfalls nicht mehr unterwegs.



Als P 380 mit langem Fahrerhaus bleibt der Scania unter 6,5 Tonnen.

● Gewichtsoptimierte Sattelzugmaschine für Tanktransporte basieren bei **Scania** auf dem P 380 mit 3.550 mm Radstand. Mit



Der FE340 ist Volvos leichtester Beitrag – er wiegt knapp unter 6,1 Tonnen.

kurzem CP16 Fahrerhaus bringt es der Schwede auf 6412 Kilo Leergewicht. Bei der Konzeption des „Light“ setzt Scania auf den 11,7 Liter großen Reihensechszylinder (380 PS bei 1800/min; max. 1900 Nm bei 1100-1400/min), der Euro 5 mit SCR-Regelung realisiert und kombiniert diesen mit einem automatisierten Opticruise-Getriebe mit Retarder. Nach eigenen Angaben ordern die Kunden mehrheitlich die lange CP19N Kabine, wodurch das Leergewicht etwas ansteigt. Zum Tank-/Silo-Paket fasst Scania neben dem Retarder, Hill-holder, Reifendrucküberwachung, Spurbindungsassistent, Abstandstempomat, Xenon-Licht, Frontkamera und ESP zusammen. Fahrwerkstechnisch kommt an der Vorderachse eine Zweiblatt-Parabelfeder, hinten eine Vierbalg-Luftfederung zum Einsatz. Ein 300-l-Alutank sowie gewichtsoptimierte Leichtmetallräder runden das Paket ab. Alternativ gibt es auch eine leichte Sattelzugmaschine, basierend auf der New R-Generation, mit 360 PS starkem EGR-Motor und CR19N-Fahrerhaus, die es mit der

beschriebenen Ausstattung auf 6.756 Kilo Leergewicht bringt.



Das Datenblatt des Premium „TS“ weist 6.666 Kilogramm aus.

● Ähnlich, wie Konzerntochter Renault bietet **Volvo** im Leicht-Segment den FES als Sattelzugmaschine, der mit kurzer Kabine nur knapp 6100 Kilo wiegt. Seine hohe Nutzlast erkaufte sich der Kunde durch einen kleinen 7,2-Liter-Sechszylinder mit maximal nur 336 PS. Deutlich souveräner ist der FM380 motorisiert. Doch der Griff zur Mittelklasse bedingt bereits ein Leergewicht von mindestens 6705 Kilo (laut Datenblatt). Vorteile des FM: Neben einem ebenfalls knapp 340 PS leistenden Elfliiter-Sechszylinder sind auch Versionen mit bis zu 460 PS lieferbar und der FM lässt sich ab dem aktuellen Modelljahr mit den wichtigsten Sicherheitssystemen ausstatten. Automatisierte Schaltung, Fernverkehrskabine und verstärkte Motorbremse sind ebenfalls lieferbar.

Am Ende überzeugt der MAN TGS TS am meisten. Trotz souveräner Motorisierung ist er ein echtes Leichtgewicht, glänzt mit sehr gutem Fahrwerk und reichhaltiger Sicherheitsausstattung. Auch die Holländer stellen einen echten „Light-Laster“ auf die Räder. Der wirkt aber weit weniger erwachsen als seine Kon-

trahenten, bietet aber neuerdings mehr Sicherheitsausstattung. Hat man sich an den kantigen Stralis gewöhnt, ist auch er eine überlegenswerte Alternative: leicht, sicher und vor allem preiswert. ■

Gerhard Grünig
Leiter LKW-Test der Fachzeitschriften TRUCKER und VerkehrsRundschau; gerhard.gruenig@springer.com

Wie es noch eine Spur besser geht, zeigt einmal mehr der MAN. Auch er federt vorne mittels Einblatt-Parabelfeder. Doch die spricht harmonisch und weich an und koppelt den Fahrer von Schlaglöchern und Straßenunebenheiten ab. Fast schon genial ist die Vierbalg-Luftfederung des Münchener an der Hinterachse. Im Zusammenspiel mit dem X-Lenker, der gleichzeitig als Stabilisator fungiert, stellt sich leer wie beladen hoher Fahrkomfort ein. Die neue, noch direkter abgestimmte Lenkung vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt und hohe Zielgenauigkeit.

Auf ähnlich hohem Niveau weiß der DAF zu überzeugen. Bei ihm merkt man die Anleihen, die der „kleine“ CF75 beim großen Bruder XF105 nimmt. Auch er präsentiert sich als überwiegend komfortabel, spurstabil und fahraktiv. Die Kabine zeigt noch deutlich weniger Eigenbewegungen als die des MAN – ohne es allerdings, wie der rustikale Stralis, zu sehr an Komfort vermissen zu lassen.

Trotz hoher Leistung und erwachsenem Auftritt ist der MAN ausreichend leicht.