



Nordwind am Bau

Niederländer und Schweden wollen im deutschsprachigen Raum künftig noch mehr Baustellen besetzen. Der MAN TGS 35.440 **stellte sich den nordischen Wettbewerbern.**

VERGLEICHSTEST 8X4-KIPPER



DAF CF 85.460 FAD

Fazit: DAF bleibt sich treu: Der CF erledigt alle an ihn gestellten Aufgaben und punktet vor allem abseits der Straße: Mit einem günstigen Preis, ordentlicher Qualität und mittelständisch geprägten Servicebetrieben.

- + kräftiger Motor, ordentliche Verarbeitung, solides Baupaket
- setzt in keinem Wertungspunkt Maßstäbe



Bei zu wenig Druck im Reifen half im Notfall ein Kompressor nach

zu fast 15,0 Tonnen des DAF CF reicht. Bräche man das Ganze auf Leergewichte der Rahmen herunter, errechnen sich nach Herstellerangaben zwischen 9,8 und 10,8 Tonnen.

Der Test bestand aus zwei Teilen: Einer beladenen Geländefahrt, wo es vor allem um die Eigenschaften der automatisierten Schaltungen ging, und der bekannten

Straßenrunde, die sich aus Landstraße, Autobahn und einem kurzen Stück Innenstadt zusammensetzt. Hier stand die Wirtschaftlichkeit stärker im Vordergrund.

Der Geländeparcour überraschte die LKW vor allem mit schlagartigem Wechsel zwischen hartem und weichem Untergrund. Außerdem war Rangieren und das Verziehen der Ladung angesagt, wie es beim Wegebau vorkommt.

Nur eine Schaltung, die hier schnell den Ernst der Lage erkennt, kann ein Stehenbleiben oder Abwürgen verhindern und lässt sich durch langsames Kriechen unter Last nicht aus der Ruhe bringen.

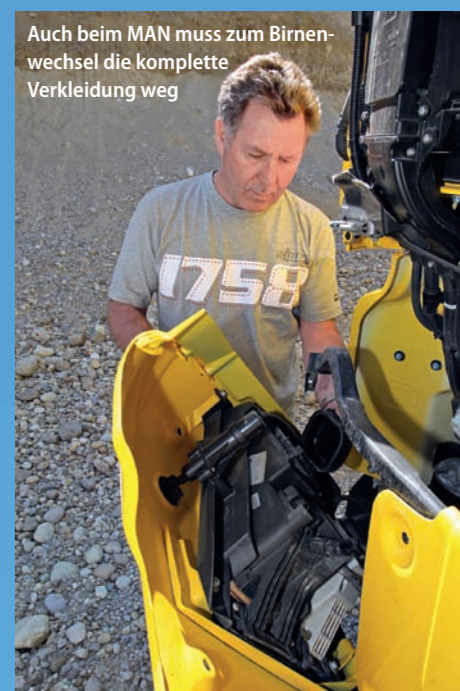
Das alles pariert die I-Shift des Volvo FMX am besten – auch ohne den Geländemodus zu Hilfe zu nehmen. Beim plötzlichen Wechsel des Untergrunds schaltet der Schwede sofort vom sechsten in ▶



Schicke Optik innen. Einzug der Kabinenrückwand wegen des Luftfiltergehäuses



Sinnvoll: Die Prallplatte liegt vor Kühlwendeln und Abgastrakt



Auch beim MAN muss zum Birnenwechsel die komplette Verkleidung weg

MAN TGS 35.440 8X4 BB

Fazit: Der MAN fährt sich dank seiner perfekten Lenkung und dem erstaunlich kräftigen Motor viel flotter als die hochbauende, luftige Kabine vermuten lässt. Im Gelände stößt die Tipmatic aber an Grenzen.

- + exakte Lenkung, kräftiger Motor, schickes Interieur
- Tipmatic schaltet offroad im Vergleich ungeschickt



Für so wenig Hubraum sehr kräftig: Der D 20 beweist echte Steherqualitäten



Der solide Tritt und der kräftige Handlauf erleichtern den Check der Brücke



Der Motortunnel schränkt den Innenraum ein



Eine Platte schützt die Ölwanne



Solider Übertritt zur Kippbrücke



Der kräftige Motor kaschiert Schwächen der Automatik



Zum Birnenwechsel muss vorher die Verkleidung runter

Die Platzhirsche bei den Baufahrzeugen lassen sich in Deutschland die Butter nicht vom Brot nehmen: Über 70 Prozent Marktanteil vereinen Mercedes und MAN auf sich. Grund genug für die bislang stark auf Fernverkehr ausgerichtete

Konkurrenz aus den nördlichen Ländern, um zum Angriff zu blasen: Den MAN TGS 35.440 BB fordern DAF mit dem CF 85.460 FAD, Scania mit dem G440 und Volvo mit dem noch jungen FMX 460 heraus. Nachdem Mercedes keinen 32-Tonner greifbar hatte, stellte Wörth ei-

nen Actros 4148 als Referenzfahrzeug bereit, um eventuelle Unbilden auf der Teststrecke auszugleichen. Im Gegensatz zum Fernverkehr ist es im Bausegment schwer, exakt gleich konfigurierte Fahrzeuge zusammenzustellen: Zu unterschiedlich sind die Philosophien

der einzelnen Hersteller, zu unterschiedlich auch die Ansprüche der Kundschaft, welche die Autos anschließend als Vorführer übernehmen soll. So wundert es nicht, dass die Leergewichtsspanne der Test-LKW von 13,4 Tonnen des auf Leichtbau optimierten Scania bis

© Karel Sefirna

VERGLEICHSTEST 8X4-KIPPER



SCANIA G 440 CB

Fazit: Der Scania ist mit (zu) langer Hypoidachse ohne Zusatzbremse extrem auf Leichtbau getrimmt. Interessant, wenn es ums letzte Gramm geht – so konfiguriert aber kein „King Offroad“.

- + perfekte Ergonomie, leicht, sparsam
- laut, Motorbremse, innen wenig wertig

ckigeren Dx-Modus verschlechtert die Situation sogar: Im weichen Boden kommt der MAN ganz zum Stillstand. Auch das Verziehen der Ladung beim simulierten Wegebau gerät aufgrund der ungenauen und etwas trägen Schalt- und Kupplungsabstimmung ruckeliger als nötig. Es braucht etwas Zeit, um sich offroad in den MAN „einzufühlen“. Wie im Fernverkehr spürt man aber, dass die AS-Tronic hier vom Wettbewerb überholt wurde.

Scania schickte die Opticruise-Version mit Kupplungspedal in den Vergleich: Hat man sich ans Treten des Pedals gewöhnt, meistert der Schwede alle Passagen wie ein Schaltfahrzeug, da immer die

Möglichkeit besteht, die Fuhre per Kupplung zu dosieren – was offroad von Vorteil sein kann. Der Fahrer muss aber mehr mitdenken als beim Rest des Testfelds. Die Schaltzeiten der Opticruise-Box sind schnell. Trotzdem reagiert sie beim Fahren in den weichen Untergrund nicht schnell genug: Wer nicht sofort die Kupplung tritt, würgt den Greif ab.

DER SCANIA KAM MIT LANGER HYPOIDACHSE

Ebenso souverän wie in der Grube zieht der Volvo auf die Straße. Auch dort gibt er fülliges Drehmoment vor, wenngleich die Messwerte bedingt durch die lange Achse



Exaktes Einstellen der Luftdrücke unter Einbeziehen der Tagestemperaturen

anderes vermelden: Die kürzer übersetzten AS-Tronic-Kipper sind in Sachen Beschleunigung und Elastizität deutlich flotter als die lang übersetzten Schweden. Ein Plus des Volvo ist seine kräftige, mehrstufige VEB+-Motorbremse,

die die Fuhre auch auf den starken Gefällstrecken locker in Schach hält. Aber auch hier kann es vorkommen, dass I-Shift wegen hoher Drehzahlen hochschaltet und der FMX trotz gezogener Motorbremse gefährlich „davonläuft“.



VOLVO FMX 460

Fazit: Dank schnellem und intelligentem I-Shift pflügt der Volvo am besten durchs Gelände. Die kaschiert teilweise auch die etwas (zu) lange Übersetzung. Innen geht es nirgends enger zu.

- + schnelle Schaltung, kräftiger Motor, guter Klang
- knapper Innenraum, etwas zittrige Lenkung, I-Shift schaltet trotz Motorbremseinsatz hoch

Luftfilter, Staubbox, Motor: Da wird es eng für Ölzeug



Unten schützt solider Schwedenstahl



Gut zugänglicher, kräftiger Motor



Die Stauklappe zwingt den Tritt nach hinten und den Luftfilter nach oben



So soll es sein: breiter Aufstieg, einfach ausklappbarer Scheinwerfer



Die lange Übersetzung schwächt den EGR-Motor



Simplex, sauber verarbeitetes Interieur



Trotz spritsparender Hypoidachsen genug Bodenfreiheit

rer Marken in der heimischen Firma hat, notiert: „Sehr gutes Ein- und Auskuppeln, Fahrt ohne Powerprogramm oder manuellen Eingriff möglich.“ Eine Einschätzung, die die anderen Tester

teilen. Anzukreiden wäre nur, dass der FMX bei zu hohen Drehzahlen trotz Motorbremseinsatz hochschalten kann. Offroad helfen dem Volvo trotz langer Achse eine breite Spreizung der unteren Gänge, das gefühlte füllige Drehmoment und die schnellen Schaltzeiten.

DIE AS-TRONIC KANN OFFROAD NERVÖS WERDEN

Nur das bullige Drehmoment des MX-Motors rettet ihn über den kompletten Stillstand hinweg. Das Anfahren in schwerem Geläuf gelingt dank Hillholder ebenfalls gut,

wenn auch nicht ganz so souverän wie beim FMX. Weniger geschmeidig verläuft das Reversieren: „Schlechtes Anfahren durch zu frühes Wiederauskuppeln, deshalb rollt der LKW weg“, vermerkt Behnke für diese Übung an der Ab-ladestelle. Die gleichen Probleme hat an der Stelle der MAN, ebenfalls mit ZF-AS-Tronic bestückt.

Er tut sich auch bei den anderen Übungen schwerer. Wo DAF und Volvo einfach losstampfen, schaltet der Hillholder im MAN zu früh ab, während die AS-Tronic noch nicht ganz eingekuppelt hat. Entsprechend muss der Fahrer Gas geben, um die Fuhre in Schwung zu bringen. Das Umschalten auf den kna-

den ersten Gang zurück. Auch das Anfahren im Gelände respektive das Reversieren an ein Haufwerk meistert der FMX problemlos. Testfahrer Dirk Behnke, der – wie unser zweiter Praktiker im Kippervergleichsteam, Pitter Kurscheid – selbst 6x4- und 8x4-Kipper mehre-

teilen. Anzukreiden wäre nur, dass der FMX bei zu hohen Drehzahlen trotz Motorbremseinsatz hochschalten kann. Offroad helfen dem Volvo trotz langer Achse eine breite Spreizung der unteren Gänge, das gefühlte füllige Drehmoment und die schnellen Schaltzeiten.

VERGLEICHSTEST 8X4-KIPPER



Der Mercedes Actros 4148 nahm nicht am Test teil, sondern sorgte als Referenzfahrzeug für die Vergleichbarkeit der Werte

Wie es souveräner geht, zeigt der MAN, dessen Brakematic per Pritarderunterstützung gefühlt nicht ganz so entschlossen brems, sich aber noch perfekter dosieren lässt und ideal auf die AS-Tronic abgestimmt ist. Holpriger greift die DAF-MX-Motorbremse ein: Bei ihr gibt es nur „an“ oder „aus“, stets mit Rückschaltung verbunden. Geschmeidiger funktioniert das über den Speed-Limiter am Lenkrad, den man bei der erreichten Geschwindigkeit setzt. Dann machen MX-Bremse und AS-Tronic untereinander aus, wer die gesetzte Geschwindigkeit am besten hält.

Richtiggehend anstrengend ist im Vergleich dazu die schwache Auspuffklappe im Scania, die noch dazu wie vor Jahrzehnten per unergonomischem Gummitaster im

Fußraum getreten werden will. An steilen Passagen kommt man hier um Rückschalten und Beibremsten nicht herum.

Ebenfalls nicht gerade zum Wohlfühlen trägt die abwaschbar-einfach ausgestattete G-Kabine bei, die zwar die beste Ergonomie bietet und sauber verarbeitet ist, sonst aber so einen spröden Charme hat wie eine schwedische Industriestadt im Winter. Das trifft auch für die Geräusche zu: Wo die Fernverkehrsautos Maßstäbe in Sachen Dämmung setzen können, tut der Basis-Greif immer genau kund, was unter der Kabine vor sich geht.

Und das ist auf der Landstraßen-etappe viel, da er sich mit einer elend langen Achse herumquälen muss. Das drückt zwar nicht auf den Schnitt, wohl aber auf die

Rückschaltungen: Eine Senke mit anschließender Steigung, die der erstaunlich gut gehende MAN hier im gesperrten Elften durchpflügt, schafft der nominell gleich starke Scania nur im Neunten. Fast schon auffällig: Im Vergleich zu ähnlich motorisierten Fernverkehrsautos ging der MAN-Kipper extrem gut, während der Scania unerwartet wenig Kraft hatte. DAF und Volvo blieben näher am Gewohnten.

DIE MAN-LENKUNG IST EIN MUSTER AN EXAKTHEIT

Dass MAN den TGS stark in Richtung Power getunt hat, zeigt auch der Verbrauch: Im Gegensatz zu den supersparsamen „Efficient Linern“ schüttet er die Maßkrüge in sich hinein, als wären es Kölschgläser. Mit vergleichsweise kurzer

Achse und einem, trotz Minimal-Hubraum, bärg drehmomentstarken Motor überspielt er die langen Schaltphasen der AS-Tronic und durchfliegt die Überland-etappe wie kein Zweiter.

Maßstäbe setzt der Münchener bei der straffen Lenkung: Da überhaupt keine Einflüsse der Blattfedern und Bodenunebenheiten zu spüren sind, zieht der TGS seine Bahn wie ein ICE. Dazu kommt das luftige und wertige Interieur, an dem nur die nicht ganz perfekte Ergonomie und das etwas klotzige Lenkrad stören. Auf der Autobahn sind dann auch gut 1500 Touren fällig, was zusammen mit der hochbauenden Kabine nicht zur Sparsamkeit beiträgt.

Bodennäher und dank dem kheilig gluckernden D13-Motor

eine Idee souveräner fühlt sich der Volvo an. Er macht auf der Straße den entspanntesten Eindruck, wengleich die Motorbremse und Schaltung nicht ganz so souverän harmonisieren wie beim MAN.

Auch die Innenraummaterialien reichen qualitativ nicht an die des Bayern heran. Vom beengten Platzangebot, das für große Fahrer gerade noch ausreicht, und der stoßigen Lenkung ganz zu schweigen. Die lange Achse wird vom großvolumigen Motor und der geschickten Getriebespreizung in den unteren Gängen gekonnt überspielt.

DER DAF CF 460 WAR UNERWARTET SPARSAM

Das ist beim DAF nicht in dem Maß nötig: Der CF umbaut den Fahrer ähnlich wie der Volvo, lässt ihm aber trotzdem etwas mehr Platz. Die Materialien sind ordentlicher Durchschnitt und sauber verarbeitet, der Motor deutlicher vernehmbar als bei MAN oder Volvo. Die Abstimmung über die Landstraße ist prinzipiell ähnlich ausgelegt wie beim MAN: In beiden Fällen lässt die AS-Tronic die Drehzahlen fast bis ins Bodenlose fallen, was der MX locker wegsteckt. Dass der MAN den Vorteil hat, quasi auf einer seiner eigenen Abstimmungsstrecken unterwegs zu sein, merkt man ihm an Details an: Der Holländer schaltet eine Idee nervöser als der Bayer, allerdings kann man damit nach einiger Eingewöhnungszeit leben. Auffäl-

lig: Trotz des geringsten Kilometerstands (der DAF hatte keine 8000 km auf dem Tacho) und AP-Achsen war der Niederländer fast so sparsam wie der verbrauchs- und gewichtsoptimierte Scania. Bei dessen Konfiguration mögen die

Schweden in so mancher Hinsicht übers Ziel hinaus geschossen sein: Dem Greif tut das Kupplungspedal im Gelände gut, doch komfortseitig sollte man sich unbedingt einen Retarder und etwas mehr Ausstattung gönnen, denn vom Fahren her

wird der „King“ mit Leichtbaukonzept in dieser Runde nach hinten durchgereicht. Das gewichtige Gegenteil dazu ist der DAF, der zwar nirgendwo herausragt, aber für die meisten Baueinsätze einen soliden Job macht – zu einem unglaublich attraktiven Preis. Überspitzt ausgedrückt: Dafür, dass der DAF so günstig ist, ist er gar nicht so übel.

Der Sieger ist in dem Fall aber tatsächlich das neueste Auto: Allerdings weniger, weil Volvo den FM auf FMX umgestrickt hat, sondern weil I-Shift unter den hier verglichenen Konkurrenten das kompetenteste Getriebe stellt. Genau da lässt der MAN mit seiner souveränen Systemintegration Federn. Dafür spielt er auf seiner Heimstrecke groß auf und setzt Maßstäbe bei Kraft und Lenkung.

Die Kaufentscheidung beeinflussen aber auch bei Kippnern weder die bloße Fahrzeugqualität, noch Einkaufspreis, sondern Werkstatt und Service: Nur wer hier gute Arbeit leistet, gewinnt auch den Vergleichstest beim Kunden. GS

Film und mehr Info auf www.trucker.de

UNTERSTÜTZUNG BEIM TEST

Danke für die Hilfe!

Goodyear rüstete alle LKW mit identischen Reifen aus und kontrollierte die Luftdrücke. Beim Partner Münchner Kiesunion (MKU) sorgten Thomas Wachter für einen gut vorbereiteten Parcours und Stefan Pleynert für runde Abläufe der Ladevorgänge für die Verbrauchsfahrt. Ein Transferauto stellte Ford. Dank auch an unsere beiden Praktiker Pitter Kurscheid und Dirk Behnke, die unser Motto „näher dran“ umsetzen halfen!



Ford Mondeo 2,2 TDCI im Kieswerk der MKU in Eching



Goodyear Truck-Force mit mobilem Reifenservice



Akribische Aufzeichnung der Luftdrücke



Nach der Geländefahrt: Abkippen für die Leerrunde



Ein Wertungsteil führt über Straßen

TRUCKER-FAZIT



DAF hat überrascht

Der Niederländer punktet mit kräftigem Motor, der im Gelände einen Teil der Getriebebeschwerden besser kaschiert als der im MAN. Der punktet dafür mit Platz, leisem Antrieb und onroad-Komfort, während der Volvo dank der schnellen I-Shift offroad Maßstäbe setzen kann. Schade: Der Kipperhebel ist fast nicht erreichbar.

MAN sehr kräftig

Beim DAF hört Klappern zum Handwerk, dafür entschädigt der Preis. Der Scania wirkt in dem Fall schwächer als man gewohnt ist, der MAN dagegen viel stärker. Er punktet dazu mit tollem Fahrwerk. Offroad setzt aber der FMX den Maßstab, dessen lange Achse eine große Spreizung wieder wettmacht.



Tester G. Grünig

Der Preis des CF ist heiß

Der MAN bietet meiner Meinung nach das beste Fahrverhalten und einen extrem starken Motor. In der Grube punktet der Volvo mit exzellenter Schaltstrategie. Der DAF bleibt ohne Höhen und Tiefen, bietet aber einen Superpreis. Den Scania würde ich für meine Einsätze sicher ganz anders konfigurieren.

Stark nachgelegt

Am Ende ist klar: In dem Vergleich bringt I-Shift den FMX nach vorn. Dazu passen 25-Tonnen-Öse und 640 mm Wattiefe. Onroad fiel meine Wahl auf den exakt zu fahrenden und ungewöhnlich gut gehenden MAN TGS. Lenkung und Motor setzen Maßstäbe.



Tester G. Soller

BEWERTUNG NACH PUNKTEN

		DAF CF	MAN TGS	SCANIA G	Volvo FMX
Motor	max. Punkte				
Anfahrverhalten	20	17	18	16	18
Ansprechverhalten	20	16	18	14	18
Elastizität	20	17	19	15	19
Leistungsverlauf	20	16	19	17	19
Geräuschentwicklung subj.	15	13	14	13	15
Geräuschentwicklung gemessen konstant	20	16	18	18	17
Geräusch gemessen unter Last	20	18	20	16	17
Stärke Dauerbremsen	30	19	24	15	29
Verbrauch	35	31	16	32	27
gesamt	200	163	166	156	179
Getriebe onroad/offroad					
Bedienung	20/20	16/15	16/15	16/14	17/19
Schaltgeschwindigkeit	40/40	25/25	30/25	26/25	35/38
Schalttaktik	40/40	32/35	34/25	26/28	35/38
Rangiermodus	20/20	16/16	18/12	18/20	20/19
Reaktion auf Be- und Entladung	10/10	9/10	8/7	8/10	8/10
gesamt	260	199	190	191	239
Lenkung onroad/offroad					
Genauigkeit	20/20	18/18	20/20	19/18	18/15
Geradauslauf	20	18	19	19	18
Stöerausgleich von Unebenheiten/Steinen	10/10	8/8	10/10	10/8	10/6
gesamt	80	70	79	74	67
Bremsen onroad/offroad					
Dosierbarkeit	10/10	8/8	8/7	10/9	10/10
Ansprechen	10/10	8/10	10/10	10/10	10/10
Wirkung	10/10	9/10	10/10	10/10	10/9
gesamt	60	53	55	59	59
Federung onroad/offroad					
Komfort/Schluckvermögen	10/10	7/8	8/9	8/9	10/8
Dämpfung	10/10	8/8	8/9	8/8	9/8
Reaktion grobe Unebenheiten	10/10	8/8	10/10	7/7	8/8
gesamt	60	47	54	47	51
Kabine					
Aufstieg	20	19	16	17	18
Raumgefühl	20	17	20	19	13
Verstellbereich Sitz/ Lenkrad	10/10	9/9	10/9	10/10	8/9
Ergonomie Schalter/Taster	10	8	8	10	8
Ablagen Stiefel, Ölzeug, Schaufel, Werkzeug	20	14	15	14	13
Reinigung Innenraum	20	15	13	14	13
Reinigung Frontscheibe/ Seitenscheibe	10/10	8/9	10/10	10/9	9/8
Klimatisierung/Heizung/Defrost	20	19	18	19	18
Beleuchtung	10	9	9	9	7
Ablagen A4, Getränke	20	17	19	19	15
Verarbeitung, Materialqualität	10	8	9	8	9
Position Pedale	10	8	10	9	10
Baupaket	20	19	18	13	18
Rundumsicht	10	10	9	9	9
gesamt	230	198	203	199	185
Fahrgestell unten					
Bodenfreiheit/Wattiefe	20	16	15	18	19
Ölwannen-Kühlerschutz	20	18	18	18	18
gesamt	40	34	33	36	37
Wartung/Service					
Luftansaug, Heizung	10	10	10	10	10
Scheinwerferbime wechseln	20	15	12	15	17
Rücklichtbirne wechseln	20	20	20	20	20
Ölstand manuell messen/ergänzen	20	5	5	19	20
Zugänglichkeit Motor	20	18	19	19	20
Lufttrockner	10	8	8	10	10
Anzahl Schmiernippel	10	10	10	5	10
Wartungsinterv. Motor, Getriebe, Achsen	20	16	14	13	19
Bordwerkzeug	10	8	10	10	10
Scheibenwaschanlage	10	10	10	10	10
Außenspiegel wechseln	10	10	10	10	10
Luftanschluss in Kabine	10	10	10	10	10
Reifenfüllanschluss	10	10	10	10	10
gesamt	180	150	148	161	176
Preise					
Garantien/Gewährleistung	10	8	8	8	8
Grundpreis	20	19	15	13	14
Wiederverkauf	20	12	18	17	15
Ersatzteilkosten	20	15	16	18	14
Servicepunkte	20	12	18	11	10
gesamt	90	66	75	67	61
Punkte gesamt	1200	980	1003	990	1054

■ schlechtester Wert ■ bester Wert

TECHNISCHE DATEN



DAF CF 85.460 FAD MAN TGS 35.440 8x4 BB Scania G 440 CB 8x4 MHZ Volvo FMX 460 8x4

Motor	DAF CF	MAN TGS	SCANIA G	Volvo FMX
Bauart / Hubraum (l) / Ventile pro Zylinder	Paccar MX 340 / R6 / 4	MAN D 2066 LF 57 / R6 / 4	Scania DC 13 10 / R6 / 4	Volvo D 13 C / R6 / 4
Bohrung x Hub (mm), Hubraum (l)	130 x 162 / 12,9	120 x 155 / 10,5	130 x 160 / 12,7	128 x 155 / 11,9
Einspritzsystem / Abgasreinigung	Pumpe-Düse / SCR	Common Rail / SCR	Common Rail / EGR	Pumpe-Leitung-Düse / SCR
max. Leistung (kW) bei 1/min	460 (340) bei 1500-1900	440 (324) bei 1500-1900	440 (324) bei 1900	460 (338) bei 1400-1900
max. Drehmoment (Nm) bei 1/min	2300 bei 1000-1400	2100 bei 1000-1400	2300 bei 1000-1300	2300 bei 1000-1400
Getriebe/Kupplung/Lenkung				
Hersteller / Typ	ZF / 12 AS2330 AS-Tronic	ZF / 12 AS2130 AS-Tronic	Scania GRSO 905	Volvo ATO 2612D
Schaltung	12 Gänge automatisiert	12 Gänge automatisiert	12 Gänge automatisiert	12 Gänge automatisiert
Getriebespreizung/Kupplung/Durchmesser (mm)	12,33 - 0,78 / ZF Sachs / 430	15,86 - 1,00 / ZF Sachs / 430	11,95 - 0,81 / ZF Sachs / 430	11,73 - 0,78 / ZF Sachs / 430
Lenkung Herst./ Typ / Übersetzung / Lenkradd. (mm)	TRW / TAS 92 / 20,9:1 / 460	ZF Servocom 17,0-20,0:1 / 460	TRW / TAS 87 / 18,6:1 / 450	ZF Servocom 26,2:1 / 460
Fahrwerk				
Federung vorne	2-Blatt-Parabel, 7,5 t	3-Blatt-Parabel, 8,0 t	2-Blatt-Parabel, 7,1 t	2-Blatt-Parabel, 7,5 t
Federung hinten	6-Blatt-Trapez, 21 t	5-Blatt-Parabel, 26 t	2+2-Blatt-Parabel, 21 t	3-Blatt-Parabel, 19 t
Hinterachse Hersteller / Typ / Übersetzung	AP / DAF 1355 T / i=4,05	AP / MAN HP(HPD)1352 / i= 4,00	Hypoid / Scania AD 1300P / i= 3,93	AP / Volvo RT2610HV / i=3,76
Vorderachsen Hersteller / Typ	Faustachsen DAF 156 N	Faustachsen / MAN VO-09	Faustachsen / Scania AM 900	Faustachsen / Meritor FATYP290
Reifen	vo. / hi. 315/80 R 22,5	vo. / hi. 315/80 R 22,5	vo. / hi. 315/80 R 22,5	vo. / hi. 315/80 R 22,5
Kabine				
Typ/Federung	Day Cab/schraubengefedert	M/schraubengefedert	G/schraubengefedert	L1EH1/schraubengefedert
Bremse				
vorne / hinten	Scheiben bel. / Trommeln	Scheiben / Trommel	Scheiben / Scheiben	Scheiben bel. / Scheiben bel.
Motorbremse / Retarder	Auspuffbremse, MX-Engine-Brake	MAN Brake Matic/Pritarder	Auspuffklappe	Volvo Engine Brake +
Maße				
L x B x H (mm)	7930 / 2550 / 3580	8620 / 2550 / 3320	8000 / 2550 / 3010	8885 / 2500 / 3120
Radstände (mm)	2050 / 2300 / 1400 mm	1795 / 2505 / 1400	1520 / 2780 / 1350	1995 / 2394 / 1368
Füllmengen / Wartungsintervalle				
Tank/Adblue/Kühlfl./Motoröl/Getr./Hinterachsöl (l)	330/30/41/39/12/13+11,5	300/35/43/42/12/17,7+16,2	300/-/40/43/16,5/11,2+11,2	350/35/38/33/13/26,5+24
Wartungsintervall Motor (km)	50.000 (Bau) / 1 Jahr	bis 120.000 (Bau) / 1 Jahr	30.000 (Bau) / 1 Jahr	bis 75.000 / 1 Jahr
Wartungsintervall Getriebe (km)	300.000	bis 120.000	bis 120.000	bis 180.000
Wartungsintervall Achsen (km)	100.000 / 1 Jahr	90.000 / 2 Jahre	120.000	bis 180.000
Geräuschmessung				
Stand Leerlauf (alle Werte in dB(A))	61	61	54	59
85 km/h Dach geschlossen / offen	67 / 70	64 / (66 gekippt) / 69	68 / 70,5	67 / 70,5
65 km/h Dach geschlossen	67	63,5	65	64
Steigungsf. BAB (leistungsbet.) / Landstr. (drehmomentbet.)	68 / 71	67 / 64	70 / 68	70 / 67
Beschleunigen ab 60 km/h / Motorbremseinsatz	70 / 68	67 / 65	70 / 72	69 / 67
Elastizität				
60-70/60-80/60-85 km/h im 12. Gang	10,11/19,04/23,56	8,33/16,87/21,29	13,93/23,77/28,93	10,95/22,13/27,28
60-70/60-80/60-85 km/h Automatik	6,92/19,48/24,99	7,03/19,39/24,60	9,88/20,88/28,03	10,95/21,00/26,13
Verbrauch, Geschwindigkeit				
Landstraße leer (l bei km/h)	27,44 l bei 60,02 km/h	30,95 l bei 60,32 km/h	27,47 l bei 59,61 km/h	26,96 l bei 58,90 km/h
Landstraße beladen (l bei km/h)	42,35 l bei 55,08 km/h	42,56 l bei 57,69 km/h	41,33 l bei 56,59 km/h	43,37 l bei 55,80 km/h
Autobahn leer	22,13 l bei 81,64 km/h	27,48 l bei 83,26 km/h	23,21 l bei 81,07 km/h	22,89 l bei 81,20 km/h
Autobahn beladen	30,49 l bei 80,51 km/h	31,06 l bei 79,79 km/h	30,53 l bei 80,53 km/h	32,27 l bei 80,55 km/h
gesamt leer	25,74 l bei 65,59 km/h	29,86 l bei 66,16 km/h	26,14 l bei 65,30 km/h	25,74 l bei 65,59 km/h
gesamt beladen	38,57 l bei 61,59 km/h	39,60 l bei 63,47 km/h	37,89 l bei 62,55 km/h	39,83 l bei 61,90 km/h
gesamt	32,16 l bei 63,59 km/h	34,73 l bei 64,82 km/h	32,02 l bei 63,93 km/h	32,79 l bei 63,75 km/h
Leergewichte, Bodenfreiheit				
Fgst. / kpl. mit Aufbau (Tanks voll, 1 Fahrer 80 kg) in kg	10.795 kg / 14.970 kg	10.475 kg / 14.300 kg	9860 kg / 13.320 kg	10.527 kg / 14.260 kg
Wattiefe/Bodenfreiheit Vorder-/Hinterachsen	500 / 370 / 305 mm	500 / 351 / 292 mm	520 / 386 / 349 mm	640 / 398 / 310 mm
Böschungswinkel vorn/hinten/Rampenwinkel	25°/k.A./k.A.	26°/47°/41°	24°/50°/40°	21,1°/25,3°/35,3°
Stabi 1./2./3./4.Achse	ja / ja / nein / nein	ja / nein / ja / ja	ja / ja / nein / nein	ja / ja / ja / ja
tieftester Pkt. 1./2. und 3./4. Achse	Achse / Achsanbindung	Lenkstange / Achse	Achse / Dämpferbefestigung	Achse / Achsanbindung

■ schlechtester Wert ■ bester Wert