



# Klima schonen, effizient fahren

Alljährlich kürt die VerkehrsRundschau mit dem **Green-Truck-Award** die umweltfreundlichste Zugmaschine aus dem vorangegangenen Testjahr. 13 Fahrzeuge kämpfen um den Titel und liefern sich ein knappes Rennen.

**G**rößer fiel das Teilnehmerfeld beim Green Truck nie aus. Der Umweltpreis der VerkehrsRundschau kürt jährlich die umweltfreundlichste 4x2-Sattelzugmaschine aus den Fahrzeugtests des Vorjahres. Keiner der sieben großen Zugmaschinen-Produzenten verzichtete auf eine Teilnahme und stellte sich dabei teilweise gleich mit mehreren Fahrzeugen dem Vergleich.

Dass ein solcher überhaupt möglich ist, dafür sorgt wie immer unser redaktions-eigener Mercedes-Benz Actros 1845 samt beladenem Curtainsider von Schmitz

Cargobull. Als Referenzfahrzeug begleitet er jede Fahrt über unsere 353 Kilometer lange, standardisierte Testrunde, wodurch sich die Wettereinflüsse der verschiedenen Fahrten ausgleichen lassen.

#### 24 Tonnen schwerer Test-Auflieger

Ebenfalls für alle Teilnehmer gleich ist die Transportaufgabe: Jeder Proband muss unseren Krone-Testauflieger auf die Sattelplatte nehmen. Auf 24 Tonnen ausgeladen, kommen so – je nach Ausstattung der Zugmaschine – knapp 32 Tonnen Gesamtgewicht zusammen, also eine vergleichs-

weise leichte Transportaufgabe. Weshalb die Green-Truck-Ausschreibung für 2019 auch eine Motorleistung von nicht mehr als 500 Pferdestärken vorsieht.

Seltene Einigkeit herrscht unter den Herstellern bei der Wahl der richtigen Leistungsklasse: Mit knapp 450 PS scheint sich am wirtschaftlichsten transportieren zu lassen. Davon zeugt, dass jede Marke ein Testfahrzeug mit dieser Motorleistung ins Rennen schickte.

Wie es sich für einen harten Wettbewerb gehört, schenken sich die Lkw-Produzenten nichts: Lediglich einen minimalen



Sparsam, aber trotzdem schnell:  
Der Scania R 450 Highline siegt  
beim Green Truck 2019

Karel Šefrna/VerkehrsRundschau





Volvo schickte zwei FH mit Globetrotter-Kabine in den Wettbewerb, der 460er erringt den 4. Platz, sein um 40 PS schwächerer Zwilling belegt den 5. Rang; eine der Stärken des Göteborgers ist klar sein niedriges Eigengewicht

gekonnt die kinetische Energie des Sattelzuges vor Bergkuppen und in Gefällen aus. Wobei das Zusammenspiel von Eco-Roll, Schubabschaltung und dem automatisierten Schaltgetriebe nach wie vor die Systeme aus Schweden und Wörth am Rhein am gekonntesten im Griff haben. Dass der DAF CF 450 bei der ebenfalls fürs Green-Truck-Ranking zählenden Variablen Geschwindigkeit abfällt, liegt weder am bei DAF „Predictive-Cruise-Control“ genannten GPS-Tempomaten noch an der oben erwähnten langen Achse.

Vielmehr setzen die Niederländer zusätzlich zum topografiekundigen Tempomaten auf eine Eco-Software namens „Dynamic-Cruise“. Das System zügelt an Steigungen das Temperament des Motors und bleibt im Tempomatmodus rund zwei km/h unterhalb der eigentlich möglichen Geschwindigkeit. Dort wo der CF also theoretisch Tempo 80 schaffen würde, fährt er nur mit 78 km/h bergauf. Nicht gerade förderlich fürs Temperament, was sich in der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit im gesamten Teil-

nehmerfeld widerspiegelt. Dafür spart Dynamic-Cruise aber nachweislich Kraftstoff, denn der CF 450 muss sich beim Verbrauch lediglich dem Scania R 450 geschlagen geben, und zwar, wie bereits erwähnt, denkbar knapp.

**Sparsam und trotzdem schnell**

Der asketische Schwede nippte 23,25 Liter Diesel pro 100 Kilometer aus seinem Dieseltank und entließ damit lediglich 738 g/km CO<sub>2</sub> in die gebeutelte Umwelt – Werte, von denen manch protziger SUV allenfalls



Sicher sind von der neuen Actros-Generation, die gerade eingeführt wird, wieder Rekorde zu erwarten, der Vorgänger erreicht als 1846 Platz 7



Für den aktuellen MAN TGX 18.460 war es eine Art Abschiedsfahrt, die Ablösung in Form des lang ersehnten Nachfolgers naht schon bald ...