



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.

Größer 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, schenkten sich die Lkw-Produzenten nichts: Lediglich einen minimalen



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

Karel Seifma/VerkehrsRundschau



Als sehr sparsames Leichtgewicht erweist sich der DAF CF 450, sein niedriges Durchschnittstempo auf der Testrunde kostet ihm aber den Sieg



Sicher nicht gerade Fahrers Liebling ist der Scania G 410, in Sachen Wirtschaftlichkeit muss er sich aber nicht verstecken: Platz 3

Vorsprung von einem halben Liter Diesel rettet der diesjährige Gewinner am Ende ins Ziel. Und zwar bezogen auf die gesamte 353 Kilometer lange Teststrecke, doch dazu später mehr ...

Zunächst befassen wir uns mit einem aufkommenden Trend, den moderne Dieselmotoren mit ihren früh anliegenden Drehmomenten sowie den immer intelligenter agierenden automatisierten Schaltgetrieben gleichermaßen ermöglichen: nämlich ellenlang übersetzte Hinterachsen, welche niedrige und damit verbrauchsschonende Drehzahlen zur Folge haben.

Zumindest bei überwiegender Teilbelastung des Lastzuges ist das unserer Meinung nach der richtige Weg. Denn zulasten der Agilität geht dieser nicht, die Motoren überwinden sogar noch manche Steigung ohne Rückschaltung, die ansonsten schließlich das automatisierte Schaltgetriebe ohne Zutun des Fahrers ausführt.

1000 Touren bei Reisetempo 85

Am Weitesten in dieser Disziplin treibt es derzeit DAF, wo man XF und CF mit einer 2,21er-Achse ausstatten kann, die das Drehzahlniveau bei Reisetempo 85 auf 1000 Touren absenkt. Auch die Rei-

hensechszylinder der Testfahrzeuge von Iveco und Volvo sind mit langen Achsübersetzungen kombiniert und drehen bei gleichem Tempo nur 50/min höher.

Unverzichtbar auf der Jagd nach Verbrauchsrekorden ist ebenfalls der Einsatz eines topografiekundigen GPS-Tempomaten, der nachweislich Sprit spart. Umso mehr erstaunt es die VerkehrsRundschau-Tester immer wieder, dass nach wie vor nur ein Bruchteil der Transportunternehmen ihren Fahrern die Nutzung dieser Sparsysteme zu verordnen scheint.

Schwer verständlich, denn die Tempomaten nutzen bei allen sieben Herstellern →

UMWELTRANKING GREEN TRUCK 2019

Rangfolge	Hersteller/Typ	Schadstoffnorm	Verbrauch (l/100 km)	Geschwindigkeit km/h	Gewicht Kilogramm	Wirtschaftlichkeit *	CO ₂ e
1	Scania R 450 Highline	Euro 6c	23,25	80,42	7321	1,241	738
2	DAF CF 450 Space Cab	Euro 6c	23,39	78,68	6865	1,230	742
3	Scania G 410	Euro 6c	24,02	79,65	7163	1,207	762
4	Volvo FH 460 Globetrotter	Euro 6c	24,46	80,17	7081	1,203	776
5	DAF XF 480 Space Cab	Euro 6c	23,81	79,22	7480	1,194	756
5	Volvo FH 420 Globetrotter	Euro 6c	24,38	79,77	7212	1,194	774
7	MB Actros 1846 StreamSpace	Euro 6c	24,76	79,57	7180	1,179	786
8	Iveco Stralis XP 460 Hi-Way	Euro 6c	24,39	79,23	7390	1,178	774
8	MAN TGX 18.460 XLX	Euro 6c	24,56	79,37	7300	1,178	779
10	Iveco Stralis XP 480 Hi-Way	Euro 6c	25,08	79,90	7400	1,163	796
11	Iveco Stralis XP 420 Hi-Way	Euro 6c	24,89	79,05	7375	1,158	790
12	Renault T 480 High	Euro 6c	25,29	79,27	7841	1,129	803
13	Renault T 440	Euro 6c	26,90	78,78	7396	1,089	854

alle Verbräuche ohne AdBlue-Anteil, *Durchschnittsgeschwindigkeit / (2 x Verbrauch) + (0,25 x Leergewicht)



5

4

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 gekanntesten 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 CO₂ in die gebeutelte Umwelt – Werte, von denen manch protziger SUV allenfalls



7

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



8

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



Mit dem XF 480 Space Cab teilt sich der große Bruder des DAF CF den 5. Platz mit dem Volvo FH 420

träumen kann! Zusätzlich beförderte der R 450 unseren Testaufleger, trotz seiner zurückhaltenden Trinksitten, mit einem Durchschnittstempo von 80,42 km/h und ist damit der schnellste Lastwagen des Teilnehmerfeldes.

Beides genügt, um eines der größten Mankos von Scania aktueller Lkw-Baureihe zu überspielen. Denn der Greif gehört bekanntermaßen nicht gerade zu den Leichtgewichten seiner Zunft.

Das zeigt sich besonders beim zweiten Scania im Starterfeld, der mit seiner niedrigen

G-Kabine, die zudem ohne das raumerhöhende Highline-Dach zum Test antrat, im Fernverkehr nichts verloren hat. Trotz seiner kompakten Bauweise wiegt der G 410 mit 7163 Kilogramm vergleichsweise viel, wobei wir das Gewicht stets inklusive 400 Liter Diesel- und 60 Liter AdBlue-Vorrat bemessen.

Auch der DAF CF 450 eignet sich trotz seines Space-Cab-Hochdachs allenfalls für nationale Fernstrecken mit seltenen Übernachtungen. Dafür belohnt der Niederländer den Verzicht des Käufers (und den des



Fahrers) mit dem niedrigsten Gewicht im Teilnehmerfeld; mit 6,86 Tonnen unterbietet der CF als einzige Zugmaschine die Siebentonnen-Marke.

Traditionell ebenfalls beim Thema Gewicht Punkte sammeln kann der Volvo FH. Die niedrigen 7081 Kilogramm, die der FH 460 auf die Waage bringt, sind das Ergebnis einer konsequenten Gewichtsukur, welche die Göteborger ihrem Produkt verordnen können. Und beim FH handelt es sich in Kombination mit dem Globetrotter-Fahrerhaus um einen vollwertigen Fernverkehrs-Lkw, den auch der Fahrer voll akzeptieren dürfte.

Sieg zum dritten Mal in Folge

Trotzdem können am Ende weder der Volvo FH noch der DAF CF am Scania R 450 vorbeiziehen. Mit einem Wirtschaftlichkeitsindex von 1,241 sichert er sich – wenn auch äußerst knapp – den Titel „Green Truck 2019“. Womit der Umweltpreis zum dritten Mal in Folge nach Södertälje geht. Eine Siegesserie, die 2020 gewiss mancher Konkurrent zu durchbrechen versuchen wird! ■■

Jan Burgdorf



Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „Green Truck“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers



... ein Schicksal, dass er sich mit dem Iveco Stralis XP 460 Highway teilt, wie auch die Platzierung beim Green Truck: Rang 8



Entgegen der Werksangabe ist der mit Smart-EGR ausgerüstete Stralis XP 480 nicht ganz so sparsam wie seine schwächeren SCR-Only-Brüder