

SONDERDRUCK AUS NR. 10/2022

FERNFAHRER

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER



4 DIE 2.565-PS-GANG MAL LUXUS

NEUER DAF XG+ GEGEN MAN, SCANIA UND MERCEDES

DIE ÜBER



Die Mühlen der EU mahlen langsam und geben oft genug Anlass zum Kopfschütteln. Wer in Dreieufelsnamen hat es sich nur ausgedacht, dass bei gesplitteter Pause das 15-minütige Verschnaufen vor dem 30-minütigen zu kommen hat – und dass die umgekehrte Reihenfolge nicht gilt?

Doch Brüssel kann auch anders, wie es die neuen, seit kurzem geltenden Längenvorschriften für die Lkw-Kabine zeigen. Sind gewisse Voraussetzungen – zum Beispiel bei Aerodynamik und Sichtverhältnissen erfüllt, – lockern die neuen Regularien die Zügel plötzlich doch ein wenig.

Und dieser neue Spielraum schafft Platz für regelrechte Wundertüten, wie es das Beispiel der neuen DAF XG und XG+ zeigt: Auf fast 50 Zentimeter beziffern die Niederländer den Zuwachs dieser Kolosse bei der Kabinenlänge im Vergleich zum gewiss nicht arg kurzbauenden Vorgänger.

FLIEGER



Die Karten sind neu gemischt, seit DAF die neuen Längenvorschriften fürs Fahrerhaus in die Tat umgesetzt hat. Erstmals misst sich der brandneue DAF XG+ im direkten Vergleich mit den größten Fahrerhäusern von MAN, Mercedes und Scania.

TEXT | Michael Kern FOTOS | Karl-Heinz Augustin

Dass die anderen Hersteller nicht sofort nachgezogen haben, hat indes auch gute Gründe. Solch eine neue Kabine ist ein teurer Spaß, der sich über lange Zeit – die Hausnummer lautet zwei Dekaden – zu rechnen hat. Und knapp ist da nicht nur das Geld, welches heutzutage zudem für das einiger-

maßen verminte Gelände alternativer Antriebe gebraucht wird. Und parallel dazu auch noch für weiteren Feinschliff am Diesel.

Knapp sind die Ressourcen obendrein generell in Zeiten, da Corona keinesfalls ausgestanden ist und die globalen Lieferketten





GLANZ UND GLORIA: Fürs Foto-Shooting können Felgen und Embleme gar nicht genug gewienert sein.



noch immer kräftig hinken. So gesehen ist DAF mit der Einführung der neuen Kabinen dieser Tage einerseits ein echtes Husarenstück gelungen. Dahinter steckt, so sagt DAF, jahrelanger und enger Kontakt mit den einschlägigen Gremien bei der EU, in denen das neue Regelwerk konzipiert wurde.

An der Zeit für ein neues Fahrerhaus war es andererseits eh: Die Premiere der unzählige Male auf Vordermann gebrachten Vorgänger-Kabine reicht mittlerweile doch gut drei Jahrzehnte zurück.

Nun gilt aber auch, dass wahre Größe sich nicht nur in der Anzahl an Zentimetern vom Bug bis hin zur Rückwand oder dem Innenvolumen des Fahrerhauses bemisst. Qualität von Bedienung und Stimmigkeit der Innenarchitektur, Fahrkomfort sowie die lange Latte der heutigen Sicherheits- und Assistenzsysteme: All das ergibt ein umfangreiches Lkw-Innenleben, bei dem eben auch alles möglichst gut ineinandergreifen sollte.

Und so kommt es am Ende dann, das sei vorab schon verraten, zu einem äußerst knappen Rennen, das sich die Hersteller DAF, MAN, Mercedes und Scania bei diesem Kabinenvergleich mit ihrem jeweils größten Fahrerhaus in Top-Ausstattung liefern.

DAF XG+

Der Buchstabe „G“ folgt im Alphabet zwar unmittelbar aufs „F“. Doch wird sich DAF kaum an dieser Reihenfolge orientiert haben, als die neuen extragroßen Brummer in Eindhoven auf das Kürzel „G“ getauft wurden. Denn stand und steht das „F“ für „Forte“, braucht's wenig Fantasie, um hinter dem „G“ etwas in der Art von „Grande“ zu ahnen.

Dem macht der XG+ von DAF in seinen respekt einflößenden Abmessungen alle Ehre. Denn was den umbauten Raum angeht, tritt der Neue aus Eindhoven jetzt tatsächlich als das Maß der Dinge in Europa an. Mit 2.326 Millimeter Innenlänge zwischen Frontscheibe und Rückwand übertrifft er den Wettbewerb bei diesem Maß um ungefähr 25 Zentimeter. Woraus im Verein mit der beachtlichen mittigen Stehhöhe von gut 2,14 Meter unterm Strich 10,4 Kubikmeter umbauter Raum für die Kabine des XG+ resultieren. Das ist immerhin ein Kubikmeter mehr als etwa beim Mercedes Actros, der es auf 9,42 Kubikmeter an Innenvolumen bringt.

Besonders pffiffig ist am neuen DAF, dass diese schiere Größe mit keinerlei Verrenkungen bei Einstieg oder der Ladekante der Außenstaufläche erkauft ist, deren Gesamtvolumen jetzt fast 600 Liter erreicht. Exakt 50

Millimeter an Motortunnelhöhe genügen beim neuen DAF XG+, um mit insgesamt drei Stufen beim Einstieg auszukommen, der obendrein der niedrigste im Feld ist.

Gut gemacht – und ein deutlicher Gewinn gegenüber dem Vorgänger – ist beim XG+ auch, dass nun zwischen den Außenkanten des Kabinenbodens und oberster Stufe rund 80 Millimeter Versatz vorhanden sind. Da findet der Fuß beim Aussteigen die Stufe fast so leicht wie beim Scania, der gar mit 95 Millimeter Versatz dienen kann.

Wer jetzt aber beim Aufstieg vorn nach ähnlich leichter Kletterei Ausschau hält, sieht sich enttäuscht: Die dort bisher üblichen Tritte und Griffe sind ersatzlos gestrichen. Statt dessen liefert DAF (wie auch MAN und Scania) ein Teleskopstangen-Set, mit dem einer verdrehten Frontscheibe von sicherem Stand auf Mutter Erde aus zu Leibe zu rücken ist.

Anderweitig ist der Neue ganz der Alte: Elektrisches Kippen der Kabine ist nach wie vor nicht vorgesehen. Und auch in puncto Türklinke belässt es der XG+ bei der etwas unpraktischen Methode, die vom Vorgänger her schon bekannt ist: Es gilt, die hinter dem Griff angebrachte Klinke zu drücken, um die Tür zu entriegeln (statt dieses mit dem Zie-

Fahrerhaus

| | DAF XG+530 | MAN TGX-GX | Mercedes Actros 1863 Gigaspace | Scania S 770 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------------------------|---------------------|
| Maße | | | | |
| Außenbreite/-länge (mm) | 2.500/2.690 | 2.440/2.480 | 2.500/2.300 | 2.470/2.270 |
| Höhe Stufen (mm)* | 335/375/365/395 | 330/390/390/400 | 350/330/380/320/330 | 390/320/320/310/320 |
| Höhe Einstieg gesamt (mm) | 1.470 | 1.510 | 1.710 | 1.660 |
| Außenversatz oberste Stufe (mm) | 80 | 40 | 40 | 95 |
| Frontscheibe-Rückwand (mm) | 2.326 | 2.090 | 2.078 | 2.070 |
| Zw. Seitenscheiben (mm) | 2.362 | 2.340 | 2.345 | 2.298 |
| Zw. Türen (mm) | 2.118 | 2.124 | 2.176 | 2.035 |
| Stehhöhe vor Sitz (mm) | 2.078 | 2.160 | 2.089 | 2.037 |
| Stehhöhe Fahrzeugmitte (mm) | 2.143 | 2.001 | 2.078 | 2.086 |
| Höhe Motortunnel (mm) | 50 | 110 | – | – |
| Umbauter Raum gesamt (m ³) | 10,40 | 9,24 | 9,42 | 8,68 |
| Stauraum | | | | |
| Stauraum außen li/re (l) | 284/295 | 175/191 | 290/100 | 290/240 |
| Gesamt | 579 | 381 | 390 | 530 |
| Stauraum unter Liege | 113 | 167 | 56 | 132 |
| ...davon Kühlschrank | 43 | 43 | 47 | 45 |
| Schränke stirnseitig (l) | 256 | 375 | 230 | 326 |
| Im Armaturenräger (Schubladen vorn und andere) (l) | 12 | 24 | 20 | 12 |
| Insgesamt ohne Rückwandmodul | 960 | 923 | 696 | 1.045 |
| Rückwandmodul, falls Serie | – | – | – | 406* |
| Rückwandmodul optional (l) | – | 473 | – | – |
| Geschlossener Stauraum maximal | 960 | 1.396 | 696 | 1.451 |
| Sitze/Lenkrad | | | | |
| Sitzkissenverstellung (mm) | 68 | 80 | 60 | 50 |
| Fahrersitz längs (mm) | 283 | 230 | 250 | 230 |
| Fahrersitz in Höhe (mm) | 70 | 120 | 150 | 130 |
| Lenkradverstellung | | | | |
| Auszug (mm) | 127 | 110 | 105 | 85 |
| Neigung max (Grad) | 55 | 55 | 47 | 54 |
| Parkposition (Grad) | 6,0 | 0,0 | 8,5 | 8,0 |
| Liegen | | | | |
| Liege unten B x L (mm) | 806 x 2.206 | 700–800 x 2.008 | 880 x 2.100** | 620–770 x 1.995 |
| Fläche gesamt (m ²) | 1,78 | 1,51 | 1,85 | 1,39 |
| Geräusche | | | | |
| Innengeräusch (dB(A)) | | | | |
| Standgas | 54,0 | 56,9 | 55,0 | 56,2 |
| 85km/h | 63,9 | 68,3 | 66,3 | 64,2 |
| Volllast Berg | 67,3 | 69,5 | 67,2 | 67,6 |
| Starker Lärm außen | 64,5 | 68,0 | 64,0 | 65,0 |
| Ø dieser Werte | 62,4 | 65,7 | 63,1 | 63,2 |

* serienmäßig, wenn kein zweites Bett gewünscht **Haupt-Liege oben

hen am Griff zu bewerkstelligen). Aber auch beim Entriegeln der Tür von innen geht es jetzt ganz ähnlich zu: Da ist in den Steg der Armauflage zu greifen und sodann eine Klinke ebenso umständlich von unten nach oben aufzudrücken. Einziger Vorteil dabei: Sollte der Wind schwer pfeifen und sich dranhaken, die Tür aufzureißen, hat sie der Fahrer von vornherein so gut im Griff, dass er Paroli bieten kann.

Doch jetzt erst einmal Platz genommen, um den Blick im 10,4-Kubikmeter-Palast des XG+ schweifen zu lassen. „Schnörkellos“ lautet der erste Eindruck, den das Interieur mit seinem geradlinigen, manchmal etwas hemdsärmeligen Design macht.

Und es grüßt gleich einmal ein alter Bekannter: Da hält DAF zum Beispiel fest am traditionell bauchigen Mittelteil des Armaturenrä-





1 WINDGERÄUSCHE SIND FÜR den XG+ dank seiner vorzüglichen Aerodynamik ein Fremdwort.

2 DAS KÜRZEL XG+ steht für ganz neue Dimensionen beim umbauten Raum.

3 MERKWÜRDIG IST, DASS der XG+ weiterhin auf den altbackenen Türgriff mit innenliegender Klinke setzt.

4 DIE RIESENKABINE BIETET mächtig Stehhöhe und kann dennoch mit dem niedrigsten Einstieg im Feld verwöhnen.



gers und hat diese Eigenart insofern ausgebaut, als dass dort nun im Parterre eine Art großer Schale auskragt, die einen Haufen Siebensachen aufnehmen kann.

Platz en masse bietet auch die riesige ebene Ablagefläche auf Höhe der Fensterbrüstung, die mit artgerechter Stolperkante versehen ist. Leisten kann sich der XG+ solch Großflächiges mit seiner ausgeprägten Innenlänge ohne Weiteres. Doch erleichtert dieses Arrangement nicht unbedingt den Wechsel der

Seiten im Gehäuse, das einem damit oben-dreien von innen gar nicht mehr so groß wie von außen vorkommt.

Erst ein Blick hinter den Beifahrersitz rückt die Dimensionen wieder zurecht: Wo sonst, bitteschön, passt zwischen Gestühl und Liege noch eine extra Fußmatte?

Aus dem Vollen schöpft DAF beim neuen XG+ in vielerlei weiterer Hinsicht: Platz hat in der Riesenkabine zum Beispiel nicht nur ein

durchgängig 80 Zentimeter breites Bett, das sich – Premiere im Lkw – voll verstellbar in eine Berg- und Tallandschaft ganz nach persönlichem Gusto verwandeln lässt. Drehbar ist zudem nicht nur der Beifahrer-, sondern auch der Fahrersitz ausgeführt.

Prescht DAF mit solchen Dingen dem Wettbewerb davon, zieht der XG+ an anderer Stelle dort gleich, wo DAF bisher etwas hintendran war. Zu nennen wäre in erster Linie das neue digitale Display: Hantelförmig ge-



- 1 VIER METER RADSTAND** bewirken, dass das eh schon gute Fahrwerk erst recht wie auf Schienen läuft.
- 2 DIE GROSSZÜGIGEN ABMESSUNGEN** laden förmlich dazu ein, sich zu strecken und zu recken.
- 3 NEU SIND BEIM XG+** nicht nur die Dimensionen, Lkw-Premiere feiert auch ein vollverstellbares Bett.



staltet, läuft bei der Grundeinstellung im linken Sechseck-Satellit der Tachometer im Uhrzeigersinn, im rechten Sechseck-Satellit der Drehzahlmesser – ganz wie beim MAN – gegen den Uhrzeigersinn. Schickes Detail am Rande: Es gibt die Möglichkeit, anhand von sogenannten Favoriten bestimmte Displayanzeigen wie Tageskilometerzähler oder Tankanzeige quasi beliebig zu konfigurieren.

Wer möchte, kann auch ein grundsätzlich anderes Layout herbeizaubern, bei der Geschwindigkeit und Drehzahl leicht extravagant als farbiges Band im wahren Sinn des Wortes die Wände zur Rechten wie zur Linken hochgehen. Wer wiederum des ganzen Kinos überdrüssig ist, kann den sogenannten Nachtmodus wählen, der sich bei den Anzeigen aufs Minimum beschränkt.

Zur Menüführung wäre generell zu sagen: Sie ist weder so intuitiv wie die des MAN noch so raffiniert wie die des Mercedes. An Schaltern bleibt in den Armaturen nicht mehr viel übrig.

Der für die Differenzialsperre ist zwar noch vorhanden. Doch soll zum Beispiel der Spürwächter schweigen, ist ihm das nur per Eintauchen in die Katakomben des Bordmenüs beizubiegen.

Mit aktiver Spurführung wiederum, wie bei den Mitstreitern im Testfeld sonst durch die Bank vorhanden, kann der neue DAF nicht dienen. Eindhoven hat der elektrisch unterstützten Lenkung auch bei der neuen Generation eine Absage erteilt.

Echte Stärke zeigt der neue DAF dann wiederum beim Fahren. Das beginnt damit, dass die Geräuschisolierung so gut gelungen ist, dass die Ohren schon sehr zu spitzen sind, um den Motor auf ebener Bahn überhaupt noch zu hören. Keine Spur zu bemerken auch von Windgeräuschen. Diese positiven Eindrücke setzen sich fort, wenn der DAF stoisch seine Bahnen zieht, was er natürlich auch dem langen Radstand von vier Metern verdankt. Und es hört mit einer Sicht nach drau-

ßen, die deutlich besser als beim Vorgänger ist und zu einer der besten überhaupt gehört, noch lange nicht auf.

So hat DAF also sehr viel richtig gemacht beim neuen Flaggschiff namens XG+, das sich andererseits aber auch den einen oder anderen kleinen Schnitzer leistet. Der XG+ fährt dem Feld bei den Sicherheitssystemen hier und da eben ein bisschen hinterher. Was die Noblesse des Interieurs angeht, herrscht im neuen XG+ manchmal doch eine Art jugendlicher Leichtsinn: Eine Spur zu viel an Laissez-faire waltet bei Dingen wie nur einteiligem Türfach oder den blanken A-Säulen, die innen nicht verkleidet sind.

Noch weniger gefällt, dass die Seitenscheiben beim Ablassen nicht tief genug in der Tür verschwinden. Und dass das Sonnenrollo der Seitenscheibe den Monitor des Spiegeleratzsystems teilweise überdeckt, sobald es runtergezogen ist, passt nicht gut zur sonst so gelungenen Premiere.



- 1 AUCH DRINNEN BLEIBT** DAF beim traditionellen bauchigen Mittelteil der Armaturen.
- 2 DER MONITOR DES** Spiegeleratzsystems kann nicht ganz kaschieren, dass die A-Säulen innen unverkleidet sind.
- 3 MIT DEN DIGITALEN** Instrumenten sind die Schalter dezimiert. Die Bedienung geschieht über üppig geformte Lenkradtasten und Lenkstockhebel.





1 MAN INDIVIDUAL S: Das bedeutet innendrin quasi Vollausrüstung und auch außendran so manches Extra.

2 EINE DER PERLEN im MAN ist das Bedienmodul hinten, das auch als Tor zur weiten Welt des Bordcomputers fungiert.

3 EXAKT 640 PS und maximal 3.000 Nm sind die Charakteristika des stärksten aller Löwenherzen

4 NOCH EIN KLEINOD: die Extraleiste für vier Schalter unten an der Tür.

MAN TGX mit GX Fahrerhaus

Vielleicht ist es geradezu als Glücksfall anzusprechen, dass MAN am bekannten Fahrerhaus weitgehend festgehalten hat. Konnte sich so doch die Entwicklung fast ganz aufs Interieur konzentrieren, dessen durchdachtes und mit Finesse gespicktes Wesen auch gut drei Jahre nach der Einführung nichts an seiner Attraktivität verloren hat.

Zumal wenn es sich beim TGX mit GX Fahrerhaus – wie beim Testwagen – um

einen vom Schlag des MAN Individual handelt, bei dem MAN, was Ausstattung angeht, tief in die Trickkiste greift. So kommt es, dass der vom Truckvermieter BFS für den Test zur Verfügung gestellte TGX mit GX Fahrerhaus innen wie außen schon als rechter Augenschmaus antritt.

Mit 1.510 Millimeter Gesamthöhe gehört der Einstieg zu denen, die wenig Kletterei erfordern. Nur 2.440 Millimeter Gesamtbreite des Fahrzeugs limitieren aber die Möglichkeiten, das Ensemble ausgeprägt

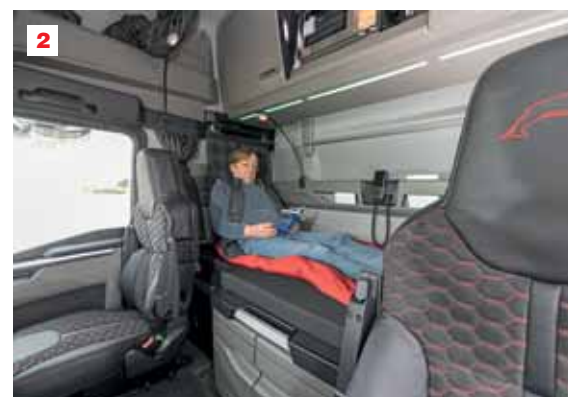
treppenförmig zu gestalten. Etwas steil geht es also schon zu beim Entern der guten Stube.

Kein Zweifel aber kann darüber bestehen, dass innendrin besonderes Format geboten ist. Denn der prüfende Blick in die Runde macht schnell klar, welche Sorgfalt MAN bis hinein in kleine Details bei der Konzeption walten ließ. Geräumig fallen das Mittenkarree und der Raum darüber eh aus. Und dass keinerlei ausschwenkende Klappen die Kreise des Fahrers in diesem Bereich



1 FAST SO GERÄUMIG wie im DAF fühlt sich das Mittenkarree im MAN an. Von Vorteil: die mittigen Rolloverschlüsse der Boxen oben.

2 HALB-HÄNGEMATTE HINTEN und Chamäleon-Lichtstreifen oben versüßen die Lektüre auf der Liegestatt.



stören, stellen Rolloverschlüsse mittig bei den Stirnschränken sowie beim üppigen Rückwandmodul sicher.

Das Rückwandmodul selbst (bei DAF und Mercedes nicht lieferbar, bei Scania quasi Serie) bringt es auf das gewaltige Fassungsvermögen von insgesamt gut 470 Litern. Und es glänzt im Testwagen nicht nur mit fest installiertem Set aus Mikrowelle und Kaffeemaschine, sondern kann auch gleich noch mit zwei Steckdosen für 230 Volt aufwarten.

So addiert sich der geschlossene Stauraum im TGX mit GX Fahrerhaus gleich einmal auf die gewaltige Summe von knapp 1.400 Liter. Und so lässt es sich auch verschmerzen, dass die Stauraum-Landschaft unter der Liege noch immer etwas damit kämpft, dass der Luftfilter maximaler Nutzung des Raums im Wege steht. Doch immerhin: Für die heute üblichen Schalen als Deckel für die zwei Außenstauflächen reicht es allemal.

Was unterm Bett fehlt, machen großzügig im ganzen Gehäuse verteilte andere Ablagen locker wett. So fehlt es weder an Steckfächern in den beiden Flanken überm Liegenbereich noch an einer durchdacht konzipierten Konsole an der Rückwand über dem unteren Bett.

Als kleine Perle ganz besonderer Art kann sie mit einem Bedienmodul aufwarten, das es in sich hat: Stecken in ihm doch nicht nur die üblichen Funktionen für Wecker, Fenster, Heizung und Ähnliches. Der kleine Kasten kann weit mehr, bietet er doch einen direkten Draht zum Bordcomputer und öffnet somit das Tor zur weiten Welt all der Menüs

Etwas stiefmütterlich kommen im MAN zwar die offenen Ablagen direkt um den Fahrer herum weg. Doch weiß er mit einer Bedienung von Primär- und Sekundärdisplay zu punkten, die sich im Test wieder einmal als der beste Kompromiss aus analogem und digitalem Kosmos erweist.

Und darüber hinaus ist er ziemlich intuitiv zu verstehen: Wie sich physische Schalter, Lenkradtasten und der im Ausleger des Cockpits angesiedelte Drehsteller die Aufgaben teilen, ist ebenso klar wie einleuchtend strukturiert – und kann als vorbildlich gelten.

An weiteren Feinessen hat der TGX mit GX Fahrerhaus zu bieten: Das Lenkrad lässt sich in Parkposition vollkommen in die Horizontale legen (beim Rest des Felds sind's dort 6,0 bis 8,5 Grad Gefälle). Und auch der kleine, enorm praktische Viererpack an Extra-Schaltern unten in der Tür bildet ein Glanzlicht.

So sehr der MAN bei der Innenarchitektur auch brilliert, so ist ihm in puncto Isolierung anzulasten, was das Geräusch angeht: Da fährt er dem Feld hinterher und filtert weniger als heutzutage üblich.



1



2



3

- 1 DER IM RECHTEN** Ausleger wurzelnde Drehsteller macht die Bedienung des Sekundärdisplays zum Kinderspiel.
- 2 GEGENLÄUFIGES AUFSCHWINGEN** der Werte für Tempo und Touren hat MAN erfunden, praktiziert jetzt aber auch DAF.
- 3 GEMÄSSIGTE COCKPITFORM** und eine gelungene Verschmelzung von Digital und Analog prägt den Fahrerarbeitsplatz des TGX-GX.



Ausstattung

| | DAF XG+530 | MAN TGX-GX | Mercedes Actros 1863 Gigaspace | Scania S 770 |
|--|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------|
| Checks Display | | | | |
| Öl | x | x | x | x |
| Kühlmittel | x | x | x | x |
| Scheibenreinigung | x | x | x | x |
| Lenkungsöl | x Warnung aber kein Füllstand | x Warnung aber kein Füllstand | x | – |
| Bremsencheck | x | x | x | x |
| Lichtcheck | x | x | x | x |
| Multimedia | | | | |
| DAB+ | x | x | x | x |
| Bluetooth für Telefon | x | x | x | x |
| Anbindbare Geräte (bluetooth attached) | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Telephone mirror | x | x | x | x |
| Apple CarPlay | x | x | x | x |
| Android Auto | x | x | x | – |
| MirrorLink | x | x | x | x |
| Apps für Lkw/Flotte | x | x | x | x |
| Sprachsteuerung | x | x | – | x |
| Innenraum | | | | |
| Digitaldisplay | x | x | x | – |
| Spez. Nachtmodus Display | x | –* | – | x |
| Multiplex-Schalter | x | x | x | x |
| Integrierte Standklimaanlage | x | x | x | x |
| Induktives Laden Smartphone | x | – | x | – |
| Vespertisch | x | x | x | x |
| Willkommenslicht | x | x | x | x |
| Lattenrost unter Liege | x | x | – | x |
| Drehbarer Beifahrersitz | x | x | – | x |
| Aufstellbares Kopfteil Liege | x | x | x | – |
| Liege vollverstellbar | x | – | – | – |
| Zugang Bordcomputer per Rückwand-Bedieneinheit | – | x | – | – |
| Massagefunktion Sitz | – | – | x | – |
| Nachtlicht | Rot | Rot | Blau | Rot |
| Design-Innenbeleuchtung | x | x | x | x |
| * aber automatisches Dimmen bei Einlegen des R-Gangs | | | | |
| Sicherheitssysteme | | | | |
| Spurwächter | x | x | x | x |
| Fahrerairbag | x | x | x | x |
| Seitenairbag | – | – | – | x |
| Autom. Notbremssystem bewegte Ziele | x | x | x | x |
| Autom. Notbremssystem unbewegte Ziele | x | x | x | x |
| Fußgängererkennung | – | – | – | x |
| Autom. Bremsung Fußgänger | – | – | x | – |

Auch gibt es zum Beispiel deutlich mehr Windgeräusch als anderswo. Was den Fahrkomfort insgesamt angeht, ist sehr guter Durchschnitt geboten. Bei den Sicherheitssystemen ist der MAN ganz knapp am Mercedes Actros dran, dem traditionellen Meister in dieser Kategorie.

Was alles in allem für die Gesamtwertung bei diesem Test der ganz großen Fahrerhäuser bedeutet: Da läuft der MAN TGX-GX mit ganz knappem Vorsprung vor den Wettstreitern DAF XG+ und Mercedes Gigaspace glatt als Erster durchs Ziel. Die Summe der Eigenschaften macht's.



| | DAF XG+530 | DAF XG+530 | Mercedes Actros 1863 Gigaspace | Scania S 770 |
|---|------------|------------|-----------------------------------|--------------|
| Blind Spot Monitoring | X | X | X | X |
| Elektrisch unterstützte Lenkung | – | X | X | X |
| Automat. Spurrückführung | – | X | X | X |
| Spurwechselwarnung | X | X | X | X |
| Aktiver Spurwechsellassistent mit Lenkeingriff | – | X | X | X |
| Dynamisches Kurvenlicht | X | X | X | – |
| Scheinwerfer H7 | – | X | X | – |
| Scheinwerfer Xenon | – | – | X | – |
| Scheinwerfer LED | X | X | X | X |
| Tire pressure monitoring | X | X | X | X |
| Elektr. Dämpfersteuerung | – | X | X | – |
| Night-Lock | X | – | X | X |
| Stauassistent Stop & Go | – | X | X | X |
| Regensensor | X | X | X | X |
| Lichtsensor | X | X | X | X |
| Achslastanzeige | – | X | X | X |
| Fernlichtassistent | – | X | X | – |
| Fernlichtassistent mit selektiver Ausblendung des Gegenverkehrs | – | – | – | – |

Funktionen Automatik

| | | | | |
|--------------------------------------|---|---|---|---|
| Manövrier-Modus | X | X | X | X |
| Eco-Modus | X | X | X | X |
| Power-Modus | X | X | X | X |
| Offroad-Modus | X | X | X | X |
| Tanker-Version | X | X | X | – |
| Flottenausführung | X | X | X | X |
| Kickdown | X | X | X | X |
| Freischaukel-Modus | X | X | X | X |
| Vorausschauender Tempomat | X | X | X | X |
| Ecoroll | X | X | X | X |
| Pulse & Glide | – | X | – | X |
| Vorausschauender Tempomat Landstraße | X | X | X | X |
| Semi-autonome Fahrt Autobahn | – | X | X | X |
| Kurvenerkennung Landstraße | – | X | X | – |
| Kreuzungserkennung Landstraße | – | – | X | – |
| Kreisverkehr-Erkennung | – | X | X | – |
| R-Gänge max. | 4 | 2 | 4 | 8 |

Service

| | | | | |
|----------------------------|---------|------------|------------|------------|
| Elektrisches Kippen Kabine | – | X | X | X |
| ...mit Fernbedienung | – | – | – | X |
| Vorbeugende Wartung | X | X* | X | X |
| Updates over the air | X | X | X | X |
| Wartungsintervalle maximal | 200.000 | 140.000 km | 150.000 km | 200.000 km |
| Fahrstilbewertung | X | X** | X | X |

*Hinweis über Werkstatt ** via Rio oder Driver Coaching



1 AUCH MIT EINEM vorbildlichen Arrangement der Ablage um das Bett herum weiß der MAN zu punkten.

2 EIN SCHÖNER RÜCKEN: Das Staumodul im Kabinenheck bietet mächtig Stauraum und kann obendrein mit zwei 230-Volt-Steckdosen dienen.





1 NEUE REZEPTUR: Daimler Truck tut einiges, um den alten Bekannten Actros up to date zu halten.

2 DEN TRAUM VOM Appartement auf Rädern lebt der Actros in Gestalt des Solostar-Konzepts jetzt schon seit elf Jahren.

3 „STEHT DAS „L“ in der Typenbezeichnung etwa für „Leisetreter“? Vom Geräuschniveau innendrin her ist der Actros fast nicht wiederzuerkennen.

4 DER KAMERAARM IST nun zehn Zentimeter gekürzt und steht exakt so weit heraus wie der Rampenspiegel.



Mercedes Actros Gigaspace

Zur Abwechslung mal kein „G“ im Kürzel jetzt, wie es für die Gigaspace-Kabine des Mercedes Actros ja leicht vorstellbar wäre. Stattdessen, ganz neu beim Actros, erst einmal überhaupt ein Buchstabe hinterm Ziffernkürzel, wie es für Gewicht und Leistung draußen an der Tür prangt: ein „L“.

Und das bedeutet keineswegs etwa „Luftfederung“, sondern wohl so etwas wie „Luxus“. So ähnlich also, wie das „F“ im neuen Actros F“ wahrscheinlich für „funktional“ steht.

Was aber macht den Actros L aus? Fast könnte man meinen, das „L“ stünde für „Leise“. Plötzlich schmeichelt der Actros, sofern einer vom Stamm der „L“, jetzt dem Ohr.

Das bestätigen auch die Messwerte: Fast so geräuscharm wie der extrem leise DAF gibt sich der Actros L. Und ist im Durchschnitt der gemessenen Werte sogar noch eine Spur leiser als der gewiss gut gedämmte Scania.

Das „L“, ausschließlich den Fahrerhausvarianten mit 2,50 Meter Breite und ebenem Boden vorbehalten, steht sehr wohl auch noch für weitere Wohltaten. Zu nennen wäre die Option auf LED-Hauptscheinwerfer. Sodann die weitere Option auf die neueste Version des Abbiegeassistenten, die im Falle eines Falles nicht nur warnt, sondern auch bremsen kann (bis 20 km/h).

Das macht kein anderer dem Actros L so schnell nach, dessen Gigaspace-Kabine bei diesem Test mit einer weiteren Mercedes-Besonderheit vorfährt. Die Rede ist vom Solostar-Konzept, das auf seine Weise den Traum von besonders viel Bewegungsfreiheit im Fahrerhaus nicht erst mit den neuen Längenvorschriften in Angriff nimmt, sondern seit sage und schreibe elf Jahren schon lebt.

Damals gern „Lümmelecke“ genannt, schlägt dieser halbe Ohrensessel ungeheuer viel Platz frei auf der Beifahrerseite. Man kann fast sagen, dass erst mit dem Solostar-

Konzept die Zweiteilung der Kabine in Arbeits- und Wohnbereich so richtig zur Geltung kommt. Dort in der rechten Ecke hinten Platz genommen, lässt sich obendrein zur Linken ein kleiner Tisch aufbauen, der ohne weiteres für „Home“ stehen kann.

Das kleine Klapptischchen beifahrerseitig vorn in den Armaturen auch noch ausgefahren, gesellt sich dazu bei Bedarf auch noch die Kategorie „Office“. Und es bleibt trotzdem noch genug Platz zwischen all dieser Möblierung, um bequemst die Beine wahlweise auszustrecken oder zugleich noch auf das Mittenkommödchen hochzulegen.

Das hat was, auch wenn dafür ein gewisser Preis zu zahlen ist. Denn dieses Arrangement kostet kräftig an Außenstauraum rechts sowie auch innendrin: Flach fallen bei Solostar sowohl die zweite Staubox mittig auf dem ebenen Boden der Gigaspace-Kabine als auch die Möglichkeit, viel mit der Rückwand anzufangen. Hält doch der Solostar-Actros

eben auch unten noch eine Liege in petto, deren Schicksal es für gewöhnlich ist, ihr Dasein die meiste Zeit hochgeklappt an der Rückwand zu fristen.

Denn die Regel wird sein, dass das Solostar-Konzept den Fahrer schnell zum Obenschläfer erzieht: Den erwartet eine durchgängig knapp 900 Millimeter breite Liege, die somit mehr Platz bietet als jedes andere Bett bei diesem Test.

Auch nicht zu verachten: Zumindest in Richtung Längsachse des Lkw lässt sich die Liege in der Neigung verstellen und damit der nächtliche Kampf gegen eine schiefe Ebene vermeiden. Eine integrierte Wasserwaage hilft sehr,

genau die Horizontale zu treffen. Es gibt noch viele weitere Schmankerl im Actros. Bis heute steht er zum Beispiel einzigartig da mit seiner speziellen Massagefunktion im Fahrersitz.

Den Vorreiter spielte er eh bei der Möglichkeit, das Smartphone induktiv zu laden. Da hat nun aber DAF nachgezogen. Das Gleiche gilt für die große und farbenfrohe Lightshow, mit der der Actros Maßstäbe bei der Ambientebeleuchtung gesetzt hat: Ein ähnlich großes Lichtspieltheater ist jetzt auch im neuen DAF installiert.

Belässt es der Holländer bei der Display-Grafik jedoch nun bei simplem, aber effektivem Schwarzweiß-Kontrast, so setzt der

Actros an dieser Stelle weiterhin auf großes, von Blautönen geprägtes Kino.

Was den Grad der Digitalisierung von Display und Bedienung angeht, fährt der Mercedes Actros schon seit geraumer Zeit munter voraus. Die physischen Schalter sind sehr wenig geworden, die Funktionen im Display hingegen bald ohne Zahl: Da noch durchzusteigen, was wo und wie zu finden wäre, ist nicht jedermanns Fall. Ausgemachte Fans des Wischens und Drückens aber kommen auf ihre Kosten.



Technische Daten

| Fahrzeugtyp | DAF XG+530 | MAN TGX-18.640 | Mercedes Actros 1863 | Scania S 770 |
|-----------------|--|--|--|---|
| Motor | Sechszylinder Reihenmotor (Paccar MX13) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Abgasrückführung, Partikelfilter, Euro 6 per SCR, AGR und DPF; Common-Rail-Einspritzung mit max. 2.500 bar | Sechszylinder Reihenmotor (D3876) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Abgasrückführung, Partikelfilter, Euro 6 per SCR, AGR und DPF | Sechszylinder Reihenmotor (OM473) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Abgasrückführung, Partikelfilter, Euro 6 per SCR, AGR und DPF | V8-Motor (DC16 123) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Euro 6 per SCR only und DPF |
| Bohrung/Hub | 130/162 mm | 138/170 mm | 130/171 mm | 130/154 mm |
| Hubraum | 12.902 cm ³ | 15.248 cm ³ | 15.569 cm ³ | 16.123 cm ³ |
| Nennleistung | 530 PS (390 kW) bei 1.675/min | 640 PS (471 kW) bei 1.800/min | 625 PS (460 kW) bei 1.600/min | 770 PS (550 kW) bei 1.600–1.700/min |
| Max. Drehmoment | 2.500 Nm bei 1.000–1.425/min (Toptorque 2.600 Nm bei 1.000–1.460/min) | 3.000 Nm bei 930–1.400/min | 3.000 Nm bei 1.100/min | 3.550 Nm bei 950–1.400/min |
| Getriebe | ZF Traxon 12TX-2620 DD, Dreigang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 12 Gänge, zwei Rückwärtsgänge, Spreizung 16,69 (16,69–1,00) | MAN TipMatic 12.30 DD mit Retarder 35, Dreigang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 12 Gänge, zwei Rückwärtsgänge, Spreizung 16,69 (16,69–1,00) | Powershift G330-12, Sekundär-Wasserretarder, Dreigang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 12 Gänge, vier Rückwärtsgänge, Spreizung 15.1 (11,63–0,77) | Scania GRSO926R, Dreigang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 12+2 Gänge, 2 Rückwärtsgänge, Spreizung max. 16,60 (13,38–0,80, automatisierte Schaltung Opticruise |
| Antriebsachse | Einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre, Hinterachsübersetzung 2,21 zu 1 = 151,1 km/h bei 1.800/min und Bereifung 315/70 R 22,5, entspricht 1.013/min bei 85 km/h im höchsten Gang | Einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre, Hinterachsübersetzung 2,31 zu 1 = 144,6 km/h bei 1.800/min und Bereifung 315/70 R 22,5, entspricht 1.058/min bei 85 km/h im höchsten Gang | Einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre, Hinterachsübersetzung 3,15 zu 1 = 137,7 km/h bei 1.800/min, entspricht 1.111/min bei 85 km/h | Einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre, Übersetzung 3,08 zu 1 = 135,6 km/h bei 1.800/min und Bereifung 315/70 R 22,5, entspricht 1.128/min im 12. Gang |
| Fahrerhaus | DAF GX+, vierpunkt-schraubengefedert, 50 mm Motortunnel, ausschließlich mechanische Kippeinrichtung | MAN GX, vierpunkt-luftgefedert, Motortunnel 110 mm, elektrohydraulische Kippeinrichtung ohne Fernbedienung | Gigaspace, vierpunkt-luftgefedert, ebener Boden, elektrohydraulische Kippeinrichtung ohne Fernbedienung | CS20H, vierpunkt-luftgefedert, ebener Boden, elektrohydraulische Kippeinrichtung mit Fernbedienung |
| Radstand | 4.000 mm | 3.600 mm | 3.700 mm | 3.750 mm |

Einer der jüngsten digitalen Streiche des Actros hört auf den Namen Mirrorcam. Die kommt im Testwagen aus gutem Grund schon in einer neuen und deutlich verbesserten Version daher. Vorige Schwachpunkte wie milchiges Einsuppen des Bilds bei direkter Sonneneinstrahlung oder Schwächen bei Kontrast und Schärfe sind getilgt.

Und da der Kameraarm jetzt um circa zehn Zentimeter gekürzt ist und somit exakt so weit raussteht wie der vom Fahrerplatz aus gut einsehbare Rampenspiegel, lässt es sich weit besser als zuvor zusammenreimen, ob's oben rechts bald knirscht oder nicht. Vom gekürzten Kamerarm profitiert auch die Perspektive beim Rangieren: Auch

sich in schnellen Kurven ein wenig vor dem äußeren Radius zu verneigen.

Fest steht, dass der Actros L durch die bessere Geräuschdämmung auf der Bahn schon einmal sehr gewonnen hat. Und in zwei anderen Punkten ist weitere Besserung auch nicht fern: Die etwas gemächliche Schaltung hat Daimler Truck schon in Angriff genommen und bringt ab Herbst eine fixere Version. Und dieser wird sinnvollerweise ein weniger gefiltertes und daher mit mehr Temperament versehenes Ansprechverhalten des Gaspedals zur Seite stehen.



1

Mirrorcam-Ungeübte kommen jetzt beim Zurücksetzen plötzlich besser klar.

Was als grundsätzliches Manko des Actros mit ebenem Boden bleibt, sind der hohe und steile Einstieg sowie die ebenfalls hohe Ladekante der Außenstaufläche. Fürs Säubern der Frontscheibe gibt es einen zweistufigen Aufstieg vorn, aber kein Teleskopwerkzeug.

Zum Thema Fahren gilt: Ob die Federung so weich sein muss, wie sie beim Mercedes nun einmal ist, gehört vermutlich in die Kategorie Geschmackssache. Ebenso verhält es sich mit der Tendenz der hohen Kabine,

1 GEHT ES UM Freiraum auf der Beifahrerseite, ist das Solostar-Konzept von Mercedes unschlagbar.

2 GROSSES KINO: Die Festbeleuchtung à la Actros ist eine Show, die sich auch der neue DAF zum Vorbild genommen hat.

3 DIE FARBGEBUNG SAGT'S DEUTLICH: Der linke Flügel gehört der Arbeit, der rechte Flügel steht im Zeichen der Freizeit.

4 DIE INDUKTIVE LADESCHALE war lange Zeit alleiniges Bonbon beim Actros. Jetzt gibt's das auch beim DAF.

5 SCHNELL ERZIEHT DER Solostar-Actros seinen Herrn und Meister zum Obenschläfer: Es lockt ein 90 Zentimeter breites Bett.



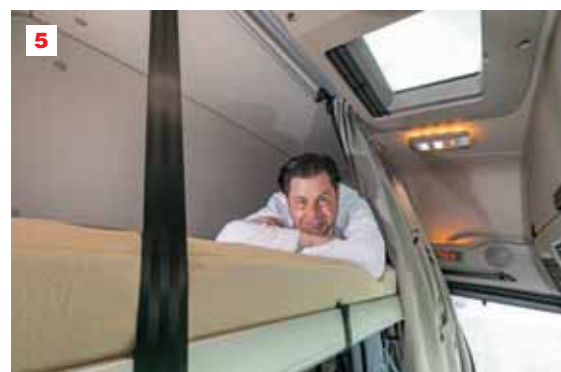
2



3



4



5



1 EINEN HAUCH VON Echse verströmt das Design des Scania, dessen Fahrerhaus nur sechs Jahre nach der Vorstellung schon als Senior anzusprechen ist.

2 ANGENEHM TREPPENFÖRMIG IST der Einstieg einerseits, insgesamt geht's aber schon hoch hinaus

3 WO HOHE KRÄFTE sinnvoll walten: 770 PS machen den Kandidaten zu nichts Geringerem als dem stärksten Laster weit und breit.



Scania S

Sechs Jahre sind kein Alter für eine Lkw-Kabine. Und doch ist das S-Fahrerhaus der 2016 vorgestellten neuen Generation von Scania schon der Senior unter den Testkandidaten. Und damit nicht genug: Einen V8-Motor, von dem der gesamte Wettbewerb schon lange nichts mehr wissen will, leistet er sich auch noch.

Die Eigenwilligkeit gipfelt dann darin, dass diese Maschine sich nicht nur gut verkauft, sondern gleich auch noch die stärkste serienmäßige Lkw-Motorisierung weit und breit stellt. Indes: An Zuspruch mangelt es nicht. Charakter zu beweisen kann also so falsch nicht sein. Wobei aber, hätten sich die diversen Krisen nicht so gehäuft, auch im Scania vermutlich schon dieses Jahr die Rede von einem digitalen Display wäre. So aber lässt dieses wohl bis 2024 auf sich warten.

Und es ist ja auch mitnichten so, als dass die Begriffe Bordcomputer und Menü Fremdwörter für den Schweden wären. Bloß ticken die Uhren beim Greifen in dieser Hinsicht halt etwas anders – und er hält sich mit verschiedener Drapierung der In-

strumententafel mehr zurück als der Rest des Felds.

Was nicht heißt, dass zum Beispiel auf einen Nachtmodus mit spartanischer Anzeige zu verzichten wäre: Der ist im analog gepolten Scania durchaus abrufbar, im schwer dem Digitalen zugeneigten Mercedes wiederum nicht zu finden. Auch MAN verzichtet darauf, dimmt nun aber die Instrumententafel automatisch, sobald der Rückwärtsgang eingelegt wird: Es führen viele Wege nach Rom.

Eigenwillig gibt sich Scania bei der Gestaltung des Armaturenrägers auch in einem weiteren Punkt: Seit jeher taucht dort mittig oben keine horizontale Ablage auf. Doch das ergibt zusammen mit dem schräg abfallenden rechten Ausleger des Cockpits eine ausgezeichnete Sicht nach vorn, die in dieser Qualität anderweitig allenfalls noch beim neuen DAF mit seiner tief herabgezogenen Brüstung anzutreffen ist.

Arg weit weg von den neuen Regularien für ein verlängertes Fahrerhaus dürfte der Scania auch mit seinem sich nach vorn verjüngenden Fahrerhaus nicht sein. Vielleicht

kommt eine Überraschung auch in dieser Hinsicht schon in zwei Jahren.

Doch erst einmal bedeutet diese Architektur gewisse Abstriche beim Fahrerhausvolumen. Mit knapp 8,7 Kubikmeter umbauten Raums bildet der S-Scania denn auch das Schlusslicht beim Innenvolumen.

Der positive Effekt der Keilform bei Scania aber ist: Kein anderer im Testfeld kann mit mehr Außenversatz bei der obersten Stufe dienen. Was dem Einstieg des S-Fahrerhauses insgesamt trotz der nicht zu knappen Höhe von 1.660 Millimetern eine angenehm treppenförmige Kontur verschafft.

Trotz des kompakten Charakters des Fahrerhauses gibt es Stauraum in Hülle und Fülle. Schon ohne Rückwandmodul führt der Scania das Ranking beim geschlossenen Stauraum mit insgesamt 1.045 Liter an. Zum King in dieser Kategorie macht ihn dann erst





1 DER KLASSIKER: Die Raumaufteilung im Scania gehorcht seit Jahrzehnten der gleichen Grundarchitektur und war wegweisend.

2 WER DIE UNZAHL an heute möglichen Funktionen weitgehend analog beherrschen will, landet unweigerlich bei einer Flut an Schaltern.

3 PICOBELLO ABZULESEN IST die analoge Instrumententafel, die kein Hehl daraus macht, welch Klassiker im Maschinenraum den Vortrieb liefert.



recht, dass beim Rückwandmodul weitere gut 400 Liter Fassungsvermögen geboten sind. Obendrein kommt dieses Rückwandmodul serienmäßig, sofern keine obere Liege geordert wird.

Sonst wogt es beim Interieur des Scania allerdings munter hin und her zwischen Tradition und Moderne. Klarer Fall, dass der 770 PS starke Testwagen all den rot-schwarzen Zierrat mit V8-Emblem auffährt, der eben ohnehin zum Greifen mit dem Parademotor gehört. Auf der Höhe der Zeit befindet sich der Kandidat auch mit drehbarem Beifahrersitz und Lattenrost unterm Bett.

Jedoch mangelt es der Liege im Gegenzug an einem aufstellbaren Kopfteil. Zudem hat eine zeitgemäße Konsole zum Stecken von Krimskrams auch noch nicht den Weg an die Rückwand des Schweden gefunden. Der gibt sich auch sonst gern mal spröde: Von Ambiente-Lichtspielen, wie beim Rest des


Felds ausgeprägt vorhanden, will er nichts wissen. Und er setzt auch bei den Sonnenblenden innen auf ein traditionelles zweiteiliges Set, das nach alter Väter Sitte von Hand aus- und einzuklappen ist.

Darin, dass er es gern durchwachsen hat, bleibt sich der Scania auch bei den Assistenzsystemen und der Sicherheitstechnik generell treu. Einzigartig steht er nach wie vor mit seinen Seitenairbags da, die beim Umfallen oder der Rolle seitwärts segensreich wirken können. Auch lenkt der aktive Spurwächter so angenehm dezent wie beim MAN zurück, wenn die Fahre dem Fahrbahnrand zu nahe kommt.

Andererseits verzichtet Scania als einziger der im Test vertretenen Hersteller auf ein dynamisches Kurvenlicht. Nicht zu haben ist beim King of the Road ferner (wie auch bei DAF) der Fernlichtassistent, der beim Erkennen von Gegenverkehr automatisch abblen-

det. Und wiederum teilt der Greif mit dem XG+ von DAF das Manko, dass von Infrastrukturerkennung à la PPC Interurban beim prädiktiven Tempomat keine Rede sein kann.

Treu bleibt sich Scania dann aber auch darin, dass der fahrbare Untersatz kompromisslos auf Fahrmaschine reinsten Wassers ausgelegt ist: So komfortabel und dennoch fix wie Scania Opticruise wechselt keine andere Automatik im Feld der Test-Lkw die Gänge. Die Lenkung ist ein Muster an Präzision. Auch mit der Federung, die etwas straffer ausgelegt ist als beim Mercedes, fährt der Scania S ganz vorne mit.

Und nicht zuletzt geht es im Fahrerhaus so leise zu, dass der seidenweiche Lauf des V8 nur ganz leise und wie von fernher das Vernügen untermalt, zwar nicht im modernsten Fahrerhaus von heute unterwegs zu sein, aber doch in einem Laster von unzweifelhaft starkem Charakter. 



1



2



3



4

1 ES GIBT BESSERE Lösungen für die inneren Sonnenblenden als das händisch zu betätigende Klappgebilde im Greifen.

2 DICK FÄLLT DIE Matratze im Rückraum aus, dessen Wand dann für heutige Verhältnisse arg karg daherkommt.

3 STAU RAUM GIBT ES im Scania trotz kompakter Kabine en masse. Mit serienmäßigem Rückwandmodul fährt die S-Kabine gar vor, wenn kein oberes Bett geordert ist.

4 DASS DER RECHTE Ausleger des Cockpits nach rechts hin abfällt, kommt dem Sichtfeld nach vorn sehr entgegen.

Punktwertung

| | maximal erreichbare Punktzahl | DAF XG+ 530 | MAN 18.640 | Mercedes Actros 1863 | Scania S 770 |
|--|-------------------------------|-------------|------------|----------------------|--------------|
| Fahrerhaus | | | | | |
| Service | 10 | 7,8 | 8,8 | 7,0 | 9,5 |
| Einstieg, Aufstiege | 15 | 13,3 | 14,5 | 12,4 | 12,9 |
| Ausstattung | 20 | 19,0 | 20,0 | 20,0 | 19,0 |
| Stauräume | 45 | 39,1 | 41,1 | 34,9 | 40,3 |
| Abmessungen innen | 20 | 20,0 | 15,4 | 16,1 | 13,1 |
| Innenarchitektur | 55 | 52,2 | 51,3 | 52,0 | 48,0 |
| Liegen | 17 | 14,7 | 14,5 | 13,1 | 12,7 |
| Materialien | 18 | 16,0 | 17,0 | 18,0 | 17,0 |
| Gesamt | 200 | 182,1 | 182,6 | 173,5 | 172,5 |
| Fahren | | | | | |
| Fahrkomfort | 65 | 62,7 | 56,4 | 61,3 | 63,7 |
| Fahrverhalten | 35 | 35,0 | 33,5 | 32,0 | 35,0 |
| Bremsen | 30 | 29,5 | 29,0 | 30,0 | 29,5 |
| Schaltung | 26 | 23,5 | 25,0 | 25,0 | 23,0 |
| Handling | 19 | 18,0 | 18,0 | 17,9 | 15,8 |
| Gesamt | 175 | 168,7 | 161,9 | 166,2 | 167,0 |
| Sicherheit | | | | | |
| Assistenzsysteme | 20 | 13,5 | 16,5 | 19,5 | 16,5 |
| Licht und Sicht | 75 | 67,5 | 69,5* | 70,5 | 68,5 |
| Motorbremse | 30 | 28 | 30 | 29 | 27,5 |
| Gesamt | 125 | 108,5 | 116,0 | 119,0 | 112,5 |
| Summe aller erreichbaren Punkte | | | | | |
| | 500 | 459,3 | 460,5 | 458,7 | 452,0 |

* Der Bewertung liegen die Gegebenheiten mit dem Spiegellersatzsystem Optiview zugrunde

Fazit

Fast ins Uferlose reichen heute die Optionen beim Lkw-Fahrerhaus. Alles technisch Mögliche zu realisieren, ist der stete Traum der Ingenieure. Doch ist das noch praktikabel und auch finanzierbar – oder nicht schon so etwas wie Overkill?

DAF ist dazu zu gratulieren, dass mit dem XG+ der Coup gelungen ist, den neuen Spielraum bei den Längenvorschriften in eine neue Dimension beim Innenraum der Kabine umzumünzen. MAN zeigt beim TGX-GX, dass ein behutsames, kluges Verschmelzen von Tradition und Moderne einen ganz besonderen Charme entfalten kann.

Daimler Truck steht vornehmlich im Zeichen verschiedenster Innovation, treibt die Digitalisierung auch der Kabine voran wie kein Zweiter und setzt bei den Sicherheitssystemen seit langem Maßstäbe. Scania wiederum geht gern eigene Wege, hat sich beim technischen Fortschritt derzeit mehr auf den Triebstrang als auf das Fahrerhaus konzentriert.

Klar ist: Hochklassig fährt ein jeder der Testkandidaten vor. Gut ist: Die Akzente sind dennoch so verschieden gesetzt, dass jeder Geschmack das Seine findet. Und sicher ist: Das Ende der Fahnenstange ist noch lange nicht erreicht. Im Gegenteil: Noch ganz andere Überraschungen – neue Technik macht's möglich – werden wahrscheinlich nicht lange auf sich warten lassen.