



SCANIA R 410 HIGHLINE

MB ACTROS 1842 STREAMSPACE

MAN TGX 18.430 GM

Zeigt der Löwe seine Krallen?

Er wird ernst für den neuen MAN TGX! Beim Euro Truck Test trifft er mit dem Mercedes Actros und dem Scania R erstmalig auf harte Konkurrenz. ►

Mit 7350 Kilogramm ist der MAN das Schwerk-
gewicht des Vergleichs.
Sicher könnte der TGX
aber noch abspecken



MAN TGX 18.430

Stark aufgeholt

Außen eher gering verändert, ist der Innenraum des MAN nicht wiederzuerkennen. Auch langjährige kleinere Kritikpunkte ging MAN dabei an, etwa den bisher fummeligen rechten Lenkstockhebel für Motorbremse und Retarder, der sich im Neuen viel angenehmer bedienen lässt und über den nun auch das Getriebe gesteuert wird. Noch erfreulicher sind die endlich weiter hinten positionierten Außenspiegelgehäuse, die größere Sichtfelder zur A-Säule zulassen. Schade allerdings, dass MAN dem Thema Geräuschdämmung scheinbar nur eine untergeordnete Rolle zumaß – für einen nagelneuen Lkw geht es im TGX einfach zu laut zu.

- +** sehr niedriger Testverbrauch, einfache Bedienung, bequemes Bett unten
- vergleichsweise hohe Geräuschkulisse



Der berührungsempfindliche Smart-Select-Button ist das zentrale Bedienelement im neuen MAN



Trotz neuer Einzüge hinter den Sitzen: Das MAN-Bett verdient das Prädikat „exzellent“

Nicht mal 440 PS für einen ausgewachsenen Sattelzug? Nicht wenige Leser dürften da zweifelnd das Gesicht verziehen. Wir erlauben uns aber anzumerken: Es kommt eben immer auf die jeweilige Transportaufgabe an.

Im Falle des diesjährigen Euro Truck Tests (ETT) wiegt diese „nur“ 24 Tonnen – in Form unseres teilbeladenen Krone-Testaufliegers. Ergibt inklusive Zugmaschine ein Gesamtgewicht von knapp 32 Tonnen, wofür die 410 bis 430 PS der drei Testprobanden genügen sollten.

Beim Thema Kabine dürften die Fahrerhäuser von MAN, Mercedes-Benz und Scania weniger Zweifel auslösen. Die drei Hersteller schicken mit „StreamSpace“, „GM“ und „R Highline“ zwar nicht ihre jeweiligen „Raumwunder“ ins Rennen. Die mittelgroßen Hochdach-Fahrerhäuser bieten dem Fahrer aber einen vernünftigen Lebensraum und ausreichende Verstaumöglichkeiten aller Habseligkeiten.

Vor allem aber sehen die Hersteller in ihnen den besten Kompromiss aus Platzangebot und guter Aerodynamik

– schließlich ist ein niedriger Verbrauch einer der Schlüssel, um beim ETT ganz vorne zu landen.

NOMINELL IST DER TGX KNAPP DER STÄRKSTE DES VERGLEICHS

Vor allem MAN hat sich mit dem neuen TGX einiges vorgenommen. Ihm gebührt mit 430 PS und 2200 Newtonmeter Drehmoment zumindest schon mal die „Leistungskrone“. Wobei ihm Mercedes-Benz und Scania mit 421 PS (2100 Nm) beziehungsweise 410 PS (2150 Nm) dicht auf den Fersen bleiben.

Wenig Unterschiede ebenfalls beim Gundkonzept der Antriebe. Alle drei Hersteller setzten auf Reihensechszylinder mit ähnlichen Hubräumen zwischen 12,4 und 12,8 Liter. Dass sich auf der Straße trotzdem deutliche Unterschiede offenbaren, liegt zum einen an den Hinterachs-Übersetzungen, welche die Hersteller für die 343 Kilometer lange Testrunde wählten. Überraschend die Entscheidung von Scania, den R 410 mit einer 2,59er-Achse zu kombinieren. Mit der liegen bei Reisetem-

po 85 knapp 1200 Touren an, was heutzutage schon als kurz übersetzt gelten darf. Zum Vergleich: Der länger übersetzte Actros werkelt bei diesem Tempo mit 1100, der TGX sogar nur mit 1050/min.

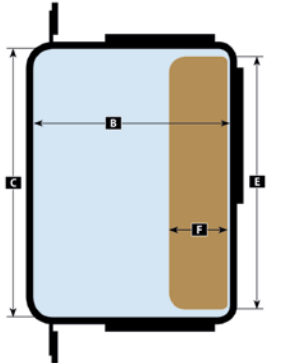
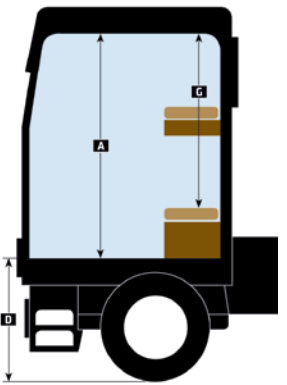
Auf der Habenseite verleiht das dem Schweden eine Leichtfüßigkeit, bei der die beiden deutschen Wettbewerber passen müssen. Nicht ein einziges Mal muss der Scania auf den Autobahnetappen der Testrunde steigungsbedingt zurückschalten! Der R 410 bewältigt jeden Berg im zwölften Gang, auch weil der GPS-Tempomat mitunter den extremen Drehzahlkeller von 800/min nicht scheut. Wirklich wohl fühlt sich der DC13-Sechszylinder dann zwar nicht mehr, nennenswerte Vibrationen oder Brummgeräusche sind aber nicht festzustellen.

Die Strategie möglichst niedriger Drehzahlen auf ebener Strecke fährt der MAN. Zusätzlich setzt der neue Münchner mit seiner dynamischen Segelfunktion auf eine weitere, wenn auch für den Fahrer gewöhnungsbedürftige Waffe: Bei eingestellten 85 km/h beschleunigt die

ABMESSUNGEN KABINE

	(cm)
A Kabine, Innenhöhe*	198
B Kabine, Länge	228
C Kabine, Breite	244
D Einstieg, Höhe	153
Sitzverstellbereich, Höhe	16
Sitzverstellbereich, Tiefe	20

	(cm)
E Bett unten, Länge	200
F Bett unten, Breite	70–80
G Bett Kopfhöhe	140
Lenkradverstellbereich, Höhe	11
Lenkradverstellbereich, Neigung	20–55°
*auf Motortunnel	186



Die GM-Kabine bietet 1,86 Meter Stehhöhe auf dem Motortunnel



Die digitalen Instrumente präsentieren sich gestochen scharf und mit einem Blick verständlich



Die SteamSpace-Kabine bietet einen ebenen Boden, dafür fällt der Einstieg höher aus

MB ACTROS 1842

Konsequent digital

Der Mercedes-Benz trumpft mit mehreren Alleinstellungsmerkmalen auf: Als Einziger im Test bietet er einen ebenen Kabinenboden und verfügt anstatt klassischer Außenspiegel über ein innovatives Kamerasystem, das unserer Meinung nach deutlich mehr Vor- als Nachteile bringt. Zudem ist kein anderer Lkw so konsequent auf digital geschaltet. Die Bedienung über den Touchscreen ist aber wenig intuitiv und will geübt sein. Zudem sollte Daimler endlich mal das Thema Geräuschdämmung angehen und dem Getriebe eine Komfort-Kur verordnen. Für den Stern spricht unter anderem das umfangreiche Angebot an Assistenzsystemen.

- + niedriger Testverbrauch, ausgewogener Fahrkomfort
- ruppig agierendes Getriebe, hohe Geräuschkulisse, umständliche Bedienung



Nahezu frei von Schaltern: Mercedes-Benz setzt auf eine Bedienung per Touchscreen



Anders als MAN und Scania verzichtet der Actros auf Matratzeinzüge hinter den Sitzen

Elektronik den TGX auf Tempo 88, um anschließend in Eco-Roll zu schalten und die Fuhre bis hinunter auf 82 km/h rollen zu lassen. Dann wird wieder auf 88 beschleunigt, und das Prozedere beginnt erneut.

Zumindest so lange, wie sich dem TGX keine Berge in den Weg stellen. An solchen verfällt die Elektronik trotz der langen Übersetzung nicht in hektische Rückschaltungen, sondern setzt zunächst auf das ab 930/min voll anliegende Drehmoment – auch wenn's deutlich hörbare Brummgeräusche in der GM-Kabine zur Folge hat. Erst dann tritt das Tipmatic-Getriebe in Aktion und muss an mancher Steigung der Testrunde als Einziger des Testtrios gar auf den 10. Gang zurückgreifen. Weshalb es der 18.430 auf der Autobahn am Ende auf insgesamt zwölf steigungsbedingte Schaltungen bringt.

Dass es im Actros davon noch mal vier mehr sind, liegt vorrangig an der Charakteristik des 421 PS starken OM 471. Er stellt sein maximales Drehmoment erst ab 1100 Touren bereit und damit später als die beiden Wettbewerber. In der Folge

scheut der Reihensechszylinder niedrigste Drehzahlen, worum auch die Powershift-Schaltautomatik weiß und lieber früh, in Bereiche um 1050/min, zurückstuft.

Was außerdem auffällt: Verglichen mit den geschmeidigen Schaltboxen in TGX und R – in beiden Fällen kommt das Opticruise-Getriebe von Scania zum Einsatz –, geht Powershift ruppiger zu Werke. Das gepaart mit der Tatsache, dass die Geräuschdämmung des Daimlers weiterhin zu Wünschen übrig lässt, spiegelt sich auch in der Fahrerwertung wider, wo der Actros entsprechend Punkte liegen lässt.

DIE GPS-TEMPOMATEN ARBEITEN IN ALLEN DREI LKW EXZELLENT

Keine Punkte mehr aufzuholen gibt es für den Stern beim Zusammenspiel von Getriebe und Motor mit dem GPS-Tempomaten – bislang eine Domäne des Actros. Dabei ist es keinesfalls so, dass der Mercedes diese nicht mehr perfekt beherrschen würde, nur haben die Systeme der Konkurrenten kräftig aufgeholt. Unterschiede offenbaren sich lediglich in der

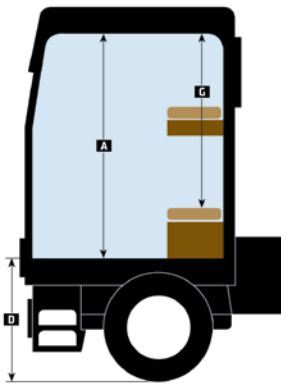
Philosophie: Rolllt der Actros eigentlich bei jeder sich bietenden Gelegenheit im Neutral-Modus, lassen MAN und Scania den Gang meist drin und setzen auf die verbrauchsfreie Schubabschaltung – welche Strategie am Ende die bessere ist, lässt sich pauschal nicht sagen, sondern hängt von der jeweiligen Situation ab.

Eine von uns schon oft bemängelte Problematik sollte Daimler aber endlich mal angehen: Rolllt der Actros im Eco-Roll-Modus in eine Steigung hinein, braucht die Elektronik zu lange, um den Kraftschluss wiederherzustellen. So fällt die Tachonadel einige km/h unter die eingestellte Tempomatgeschwindigkeit, die der Motor – sofern überhaupt möglich – am Berg mühsam wieder aufholen muss. MAN und Scania beherrschen diese Disziplin besser, indem sie entsprechend früher den Kraftschluss wiederherstellen.

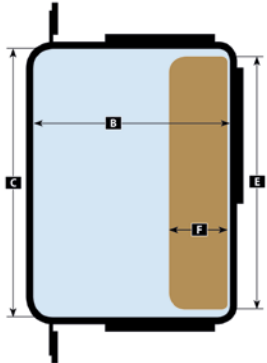
Durchweg auf hohem Niveau präsentieren sich die Lenkungen der drei Testfahrzeuge. Neues offenbart hier der Scania, der nun ebenfalls über eine elektromechanisch gesteuerte Steuerung verfügt. Die

ABMESSUNGEN KABINE

	(cm)
A Kabine, Innenhöhe*	197
B Kabine, Länge	230
C Kabine, Breite	250
D Einstieg, Höhe	161
Sitzverstellbereich, Höhe	15,5
Sitzverstellbereich, Tiefe	26



	(cm)
E Bett unten, Länge	220
F Bett unten, Breite	75
G Bett Kopfhöhe	136
Lenkradverstellbereich, Höhe	16
Lenkradverstellbereich, Neigung	11–47°
*auf Motortunnel	ebener Boden



Ebener Boden und knapp zwei Meter Innenhöhe im Stream-Space



Das digitale Zentraldisplay erlaubt drei unterschiedliche Darstellungen

SCANIA R 410

Bewährtes Konzept

Der Scania punktet auch als 410er mit bekannten Tugenden. Er ist innen deutlich leiser als TGX und Actros, bietet eine ergonomische und übersichtliche Bedienung sowie eine tadellose Verarbeitung. Dennoch sollte Scania in der Kabine einige Kritikpunkte angehen. So wie das Bett, das nur nach umständlichem Kabinenumbau breit ausfällt. Dann ist ein Aussteigen aus der Kabine ohne Kletterpartie allerdings kaum noch möglich. Auch der Kühlschrank ist dann nicht mehr zu erreichen; zudem hätte Letzterer endlich einen Deckel verdient, der sich im geöffneten Zustand arretieren lässt und nicht mehr umständlich festgehalten werden will.

- +** elastischer Motor, gutes Getriebe, leise, Topverarbeitung, einfache Bedienung
- schwache Motorbremse, daher Retarder obligatorisch



Ohne Scheinwerfer im Hochdach und sogar ohne Dachluke ist dieser R 410 auf niedriges Gewicht getrimmt

präsentiert sich erfreulicher Weise ähnlich fahraktiv wie die bisherige Lenkung – genau so, wie man es von der Marke eben erwartet. Die elektronische Unterstützung bildet die Grundlage für Assistenten wie eine aktiv eingreifende Spurbinding, mit der das Testfahrzeug zwar noch nicht ausgerüstet ist, mit der Scania aber den Anschluss an die Konkurrenten auf diesem Gebiet wiederherstellen will.

Dass der Mercedes-Benz kommoder über Fahrbahnunebenheiten hinweggleitet, liegt vor allem an seinen Zweiblatt-Parabeln an der Vorderachse. Scania und MAN haben dagegen alternativ Einblatt-Federn im Programm, deren Gewichtsvorteil man guten Gewissens mitnehmen kann, denn der Fahrkomfort fällt in beiden Fällen befriedigend aus. Nicht wirklich störend ist, dass die höher montierte Actros-Kabine bei Kurvenfahrt etwas mehr zur Seitenneigung tendiert – viele Fahrer werden dass in Hinblick auf den ebenen Kabinenboden gerne akzeptieren.

Als ältester Vertreter des Test-Trios – schließlich ist das aktuelle R-Modell auch

schon wieder seit vier Jahren auf dem Markt – präsentiert sich der Arbeitsplatz des Scania noch mit weitgehend analogem Bedienkonzept. Nachteile ergeben sich dadurch nicht, Bedienung und Ergonomie gehören weiterhin zum Besten, was der Markt bietet. Trotzdem arbeitet man in Södertälje sicher intensiv an einem neuen digitalen Konzept.

DAS BEDIENKONZEPT DES MAN KOMMT BEI DEN TESTERN GUT AN

Orientieren dürfen sich die Scania-Ingenieure gerne bei der Konzernschwester MAN: Die Bedienung mittels des in der Mittelkonsole integrierten Smart-Select-Buttons geht im TGX schon nach wenigen Minuten in Fleisch und Blut über – auch weniger digitalaffinen Fahrern.

Im Mercedes-Benz mit seinem Touchscreen rechts vom Fahrer braucht die Gewöhnung deutlich länger. Selbst einfache Funktionen wie das Einschalten der Nebelleuchten funktionieren ausschließlich über den Bildschirm. Zwar helfen Schnellwahltasten, dennoch sind die Augen des

Fahrers deutlich länger vom Geschehen auf der Straße abgelenkt.

Wichtiger dürfte den meisten Chefs das Thema Wirtschaftlichkeit sein. Grundsätzlich macht man bei dieser Wertung mit keinem der drei Lastwagen einen Fehler, denn die Unterschiede fallen mit weniger als 0,3 l/100 km gering aus. Trotzdem hat MAN seine Hausaufgaben auch hier gemacht, denn der TGX 18.430 zieht unseren Testauflieger mit 23,41 l/100 km am sparsamsten über die Testrunde. Dass er dabei knapp 1 km/h langsamer unterwegs ist als der schnelle Scania, dürfte für die meisten eine untergeordnete Rolle spielen. Das hohe Tempo des R 410 resultiert aus seiner kurzen Achsübersetzung; mit einem drehzahlschonenderem Übersetzungsverhältnis wäre verbrauchsseitig vielleicht mehr für den Schweden drin gewesen?

Freuen wird man sich in München auch über die Fahrerwertung, denn die entscheidet der MAN ebenfalls klar für sich. Vor allem bei Antriebsstrang, Fahrwerk und Bedienung sammelt der neue TGX Punkte – gut gebrüllt, Löwe! **JB**



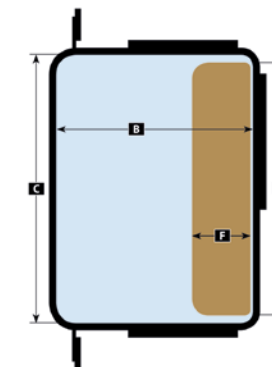
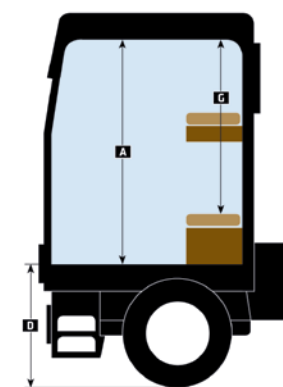
Seit Jahrzehnten typisch für die Marke Scania ist der zum Fahrer hin angewinkelte Armaturenräger, der für beste Bedienbarkeit und Ergonomie sorgt



(Noch) verfügt der Scania über analoge, aber gut ablesbare Rundinstrumente

ABMESSUNGEN KABINE

	(cm)		(cm)
A Kabine, Innenhöhe*	207	E Bett unten, Länge	217
B Kabine, Länge	206	F Bett unten, Breite	bis zu 100
C Kabine, Breite	231	G Bett Kopfhöhe	142
D Einstieg, Höhe	141	Lenkradverstellbereich, Höhe	8,5
Sitzverstellbereich, Höhe	9,5	Lenkradverstellbereich, Neigung	0–50°
Sitzverstellbereich, Tiefe	20	*auf Motortunnel	191

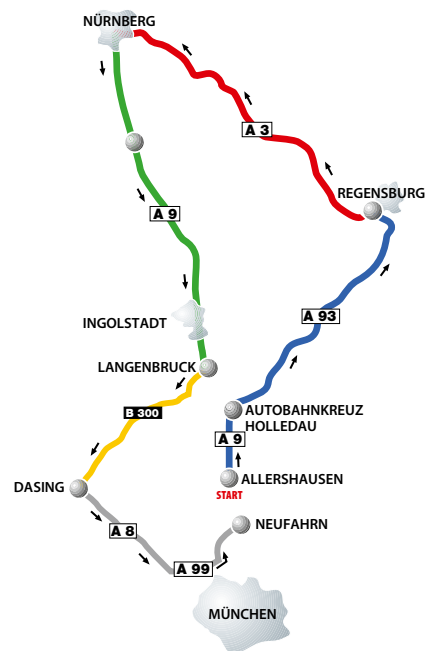


Der R Highline bleiben über dem Motortunnel 1,91 Meter Luft



Das Bett gehört nicht unbedingt zu den Stärken des Schweden

TESTSTRECKE



Die 342,8 km lange Testrunde des ETT entspricht unserer Supertest-Strecke. Die Runde Allershausen – Regensburg (A 9, A 93) – Nürnberg (A 3, A 6, A 9) – Langenbruck – Dasing (B 300) – M-Ludwigsfeld (A 8, A 99) wird mit 32 Tonnen Gesamtgewicht befahren. Jede Etappe begleitet wie immer unser Referenz-Sattelzug.

FAHRERWERTUNG

			
	MAN	Mercedes	Scania
Motor	121	118	121
Getriebe	127	121	128
Bremsen	107	103	108
Lenkung	38	37	38
Pedale	15	15	15
Fahrkomfort	52	50	51
Sicht/Übersicht	45	43	44
Heizung/Klima	43	42	43
Sitze	36	34	35
Armaturen	47	43	45
Scheibenwischer	25	25	25
Kabine	204	205	200
Total	860	836	853

VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEIT

	1. Etappe 74,3 km medium	2. Etappe 80,8 km hügelig	3. Etappe 100,2 km Rolletappe	4. Etappe 50,5 km Landstraße	5. Etappe 37,0 km leicht	Gesamt km 342,8
MAN	I/100 km: 23,22 km/h: 83,69	I/100 km: 23,95 km/h: 84,02	I/100 km: 23,88 km/h: 83,47	I/100 km: 21,57 km/h: 61,71	I/100 km: 23,93 km/h: 83,40	I/100 km: 23,41 km/h: 79,50
Mercedes	I/100 km: 23,63 km/h: 84,35	I/100 km: 24,69 km/h: 84,42	I/100 km: 23,83 km/h: 83,85	I/100 km: 21,62 km/h: 62,09	I/100 km: 24,11 km/h: 83,77	I/100 km: 23,70 km/h: 79,94
Scania	I/100 km: 23,08 km/h: 85,40	I/100 km: 24,69 km/h: 84,83	I/100 km: 23,95 km/h: 84,46	I/100 km: 20,58 km/h: 62,68	I/100 km: 24,85 km/h: 84,38	I/100 km: 23,53 km/h: 80,60

AdBlue-Verbräuche anteilig in die Etappenergebnisse eingerechnet

BERGWERTUNGEN

	Max 5 % 1,5 km	Max 6 % 1,5 km	A 9 Kindinger Berg
MAN	Zeit: 1:12 min Gang bei 1/min: 10 bei 1200/min Vmin: 69 km/h Verbrauch: 68,0 l/100 km	Zeit: 1:16 min Gang bei 1/min: 11 bei 1000/min Vmin: 67 km/h Verbrauch: 73,3 l/100 km	Zeit: 3:37 min Gang bei 1/min: 11 bei 1080/min Vmin 71 km/h Verbrauch: 73,5 l/100 km
Mercedes	Zeit: 1:15 min Gang bei 1/min: 11 bei 1100/min Vmin: 67 km/h Verbrauch: 72,0 l/100 km	Zeit: 1:10 min Gang bei 1/min: 11 bei 1250/min Vmin: 74 km/h Verbrauch: 73,3 l/100 km	Zeit: 3:36 min Gang bei 1/min: 11 bei 1250/min Vmin: 74 km/h Verbrauch: 73,5 l/100 km
Scania	Zeit: 1:12 min Gang bei 1/min: 12 bei 945/min Vmin: 67 km/h Verbrauch: 72,0 l/100 km	Zeit: 1:08 min Gang bei 1/min: 12 bei 1040/min Vmin: 73 km/h Verbrauch: 73,3 l/100 km	Zeit: 3:33 min Gang bei 1/min: 12 bei 950/min Vmin: 68 km/h Verbrauch: 72,4 l/100 km

TRUCKER-FAZIT

Neu liegt am Ende vorne



TRUCKER-Tester
Jan Burgdorf

Glückwunsch an MAN, der 430er-TGX zeigt in diesem Vergleich tatsächlich seine Krallen. Er entscheidet die Fahrerwertung für sich und liegt auch beim Verbrauch vorne. Wobei bei letzterem

Thema alle drei Testfahrzeuge eine sehr gute Vorstellung abliefern. Trotzdem dürfte man sich bei Scania ärgern, denn mit einer längeren Gesamtübersetzung hätte der R 410 beim Spritkonsum vielleicht noch besser ausgesehen? Auch der Mercedes-Benz liegt nur um einen kleinen „Schluck“ hinten, mehr Verbesserungspotenzial offenbart der Stern beim Getriebe, wie auch der OM 471 in Sachen Kraftentfaltung nicht ganz mit den beiden VW-Brüdern mithalten kann.

Test mit Referenz-Lkw



Stellt die Referenz: MB Actros mit Cargobull-Trailer

Der redaktionseigene Mercedes-Benz Actros 1845 mit Curtain-sider von Schmitz Cargobull sorgt für vergleichbare Testergebnisse. Dafür wurde die Testrunde unter guten Wetterbedingungen abgefahren. Liegen die Verbrauchswerte des Referenz-Lkw am Testtag über oder unter diesem Wert, ist klar, dass das Testfahrzeug schlechtere oder bessere Bedingungen hatte, was sich entsprechend zurückrechnen lässt.

Wir sagen danke!

Ohne Partner wäre der Euro Truck Test nicht möglich. Bei diesen Firmen möchten wir uns herzlich bedanken!
Eurorastpark Schweitenkirchen (A 9/AS Pfaffenhofen), den wir beim Test als „Basislager“ nutzen dürfen.
Ansorge Logistik (Foto-Location)
Knorr Kieswerk (Waage)
Krone (Testaufieger)
Schmitz Cargobull (Testaufieger)
MAN (Testfahrzeug)
Mercedes-Benz (Testfahrzeug)
Scania (Testfahrzeug)

TECHNISCHE DATEN UND TESTWERTE



	MAN TGX 18.430	MB Actros 1842	Scania R 410
MOTOR			
Typ / Bauart / Ventile pro Zylinder / Schadstoffnorm	D26 / Reihensechszylinder / 4 / Euro 6d	OM 471 / Reihensechszylinder / 4 / Euro 6d	DC 13 / Reihensechszylinder / 4 / Euro 6d
Bohrung x Hub (mm) / Hubraum (l) / Aufladung	126 x 166 / 12,4 / Single-Turbo mit Wastegate	132 x 156 / 12,8 / asymmetrischer Turbo	130 x 160 / 12,7 / Single-Turbolader
Einspritzsystem / Abgasreinigung	Common-Rail / SCR-Kat, Soft-AGR, DPF	Common-Rail / SCR, AGR, DPF	Common-Rail / Only-SCR, DPF
max. Leistung PS (kW) bei 1/min	430 (316) bei 1800	421 (310) bei 1600	410 (302) bei 1800
max. Drehmoment (Nm) bei 1/min	2200 bei 930–1350	2100 bei 1100	2150 bei 900–1300
GETRIEBE			
Hersteller / Typ / Anzahl Vorwärtsgänge / Anzahl Rückwärtsgänge	Scania / Tipmatic 14 DD / 12 + 2 / 2	Daimler / Powershift 3 (G 211-12) / 12 / 4	Scania / Opticruise (GRS895R) / 12 / 2
LENKUNG			
Hersteller / Typ	MAN / Comfort-Steering	Bosch / Servotwin	Scania / EAS
Lenkraddurchmesser (mm)	450	450	450
FAHRWERK & ÜBERSETZUNG			
Federung vorne / hinten	Einblatt-Parabelfederung / Vierbalg-Luftfederung	Zweiblatt-Parabelfederung / Vierbalg-Luftfederung	Einblatt-Parabelfederung / Vierbalg-Luft
Hinterachsübersetzung	i = 2,31	i = 2,41	i = 2,59
Reifendimension	vorn: 385/55 R 22,5; hinten: 315/70 R 22,5	vorn: 385/55 R 22,5; hinten: 315/70 R 22,5	vorn: 385/55 R 22,5; hinten: 315/70 R 22,5
KABINE			
Typ	GM	StreamSpace 2,5 m	R Highline
BREMSE			
Motorbremse / Retarder	325 kW bei 2400/min / Retarder (4100 Nm)	410 kW bei 2300/min / ohne	242 kW bei 2400/min / Retarder (4100 Nm)
MASSE			
L x B x H (mm)	6007 x 2500 x 3854	5858 x 2500 x 3609	5960 x 2600 x 3697
Radstand (mm)	3600	3700	3750
Gewicht (Testgewicht; 400 l Diesel; 60 l AdBlue) (kg)	7350	7295	7285

grün = Bestwert rot = schlechtester Wert