



Ist gut auch gut genug?
Drei Straßenkipper von Renault,
Scania und Volvo messen sich
im direkten Wettbewerb.



Für die Grube nicht zu schade

Im direkten Vergleich geht es voll zur Sache. Drei Sattelkipper von Renault, Scania und Volvo absolvieren 1.800 Testkilometer und die Geländeprüfung. Wer macht das Rennen?

Sauber glänzend stehen die drei Sattelzüge am Grubenrand, noch schweigen die Motoren. Kritisch beäugen die Fahrer der Münchner Kiesunion das schwedisch-französische Trio, das Unternehmen fährt ausschließlich heimische Ware. Der Volvo und der Scania wecken Begehrlichkeit, jetzt ist noch Gelegenheit für eine Stippvisite der Fahrerhäuser. Auch der Renault gefällt mit frischem Design, vor allem sein maßvoller Einstieg wird gelobt. Die drei Importmarken möchten der übermächtigen Bau-Konkurrenz deutscher Provenienz an den Karren fahren. Da und dort ein paar Prozentpunkt holen, warum nicht mit bautaughlichen Straßenkippern, ein stetig wachsendes Segment. Man sieht sie zunehmend öfter, auf den Straßen, auch in Kies- und Asphaltwerken. Denn wenn es um Transporteffizienz geht, sind Kippsattelfahrzeuge mit 4x2-

Traktion nicht zu schlagen. Erst recht, wenn die Distanzen länger werden, wenn es gilt, Baustellen mit speziellen Zuschlagsstoffen und Schüttgütern zu versorgen.

Fahrkomfort und Nehmerqualitäten

Einerseits geht es um Nutzlast, auch der Fahrkomfort darf nicht auf der Strecke bleiben. Am anderen Ende wartet die Baustelle, wo der Sattelzug über losen Untergrund muss. Dieses Einsatzprofil ist dem Renault C (wie Construction) wie auf den Leib geschneidert. Der französische Spezialist für leichtes Gelände fährt mit einem

betont robusten Fahrgestell vor. Seine wuchtige Bugmaske mit vergitterten Scheinwerfern signalisiert Nehmerqualitäten, die der stahleckenbewehrte Stoßfänger auch belegt. Das artgerechte

ANZEIGE

**HEBEN
KIPPEN
SENKEN**
www.hyva.de



Renault C480: ausreichendes Platzangebot in der Kabine – und einziger Spezialist dieser Fahrzeuggattung

Fahrerhaus, es heißt „Night & Day Cab“, duckt sich tief auf den Rahmen. Deutlich weniger rustikal kommt der Scania daher. Ein adaptierter Fernverkehrstruck mit halbhochem Rahmen, der weder Stahl am Stoßfänger noch unter dem Kühler trägt – dafür aber mit kompletten Spoilerpaket Gegen- und Seitenwinde abweist. Volvo schickt seinen schweren FH mit Baustellenpaket ins Rennen. Mit robuster Stahlstoßstange und Motorschutzplatte, Schutzvorrichtungen für Druckluftkomponenten und Zusatzluftfilter steckt der Schwede auch grobe Behandlung und staubiges Terrain weg.

Auf der Waage herrscht erst mal Gleichstand der Mittel. Die baugleichen Auflieger stammen vom Kipperspezialisten Meiller, einheitlich ist auch die Goodyear-Testbereifung. Das Ergebnis überrascht: Als Leichtester wird der Volvo FH ausgemacht, ausstattungsbereinigt bleibt er nur knapp über der 7,5-t-Marke. Etwa 70 kg mehr wiegt der Scania, und der robuste Renault liegt 200 kg über Bestwert. Antriebsseitig geht jeder Hersteller eigene Wege. Das beginnt schon bei den Leistungsdaten: Die 480 PS von Renault treffen auf 450 Scania-PS, die von den 500 PS des Volvo FH getoppt werden. Werden hier Äpfel mit Birnen verglichen? Es ist ja kein Geheimnis, das die 13-l-Grundmotoren von Renault und Volvo aus dem gemeinsamen Konzernregal stammen. Ein Blick auf die Drehmomentkurve zeigt jedenfalls, dass sich die beiden Diesel nicht so viel nehmen, wie es scheint. Maximal 2.500 Nm wuchtet der Volvo auf die Kurbelwelle, der Renault nur 100 weniger. Und der Scania liegt mit 2.350 Nm nicht so weit entfernt, wie der schiere Leistungsvergleich vermuten lässt.

Ohnehin ist beim LKW die Leistung am Rad entscheidend, wenn sie von Getriebe und Achse in Vortrieb verarbeitet ist. Die automatisierten 12-Gang-Getriebe, die hier zum Einsatz kommen, sind auf dem neuesten Stand. Bei Renault sortiert ein Optidriver-Direktgang-Getriebe die Gänge, Scania vertraut auf ein

Direktgang-Getriebe mit Crawler und Opticruise-Schaltssystem. Bei Volvo weist das Kürzel „DC“ (für Dual Clutch) auf ein Doppelkupplungsgetriebe hin. Das einzige Overdrive-Getriebe im Test, das aber auf Landstraßen seine Vorteile hat.

Hoch und weniger hoch hinauf

Wer Kipper fährt, kennt die Mühsal. Immer wieder ein- und aussteigen, am Ende des Tages reduzieren schon ein paar Zentimeter weniger den Kraftaufwand. Der Renault C verlangt die wenigsten Höhenmeter, aber der Aufstieg in den hohen Volvo ist der Beste. Der Scania verlangt nach einem großen Schritt nach oben, er macht es seinem Fahrer nicht leicht. Oben angekommen ist die Welt aber in Ordnung. Mit großzügigem Raumangebot, flachem Motortunnel, Klimautomatik und perfekter Fahrposition versöhnt der Südschwede seine Chauffeure. Das Cockpit mag zwar in die Jahre gekommen sein, doch selbst Scania-Novizen kommen auf Antrieb zurecht – die neueren Konkurrenten sind hier gewiss nicht besser.

Die Renault-Kabine ist nicht nur niedriger, sondern auch etwas knapper geschnitten, was sich gleichfalls an der Liegenbreite bemerkbar macht. Nicht üppig fällt der Beinraum für langbeinige Fahrer aus, zudem lässt sich das große Volant nicht so genau auf manche Fahrerbedürfnisse einstellen. Das Interieur ist reinigungsfreundlich und nüchtern, bietet aber die meisten Ablagen. Allerdings sollte man vor dem ersten Start in die Bedienanleitung schauen. Rund um das Lenkrad findet der Fahrer unzählige Tasten, Wippen und Rädchen vor, deren Funktion sich nicht sofort erschließen. Dass der Tacho die Geschwindigkeit nur als Ziffer anzeigt, begünstigt das exakte Justieren von Tempomat und Bremsomat – daran kann man sich schnell gewöhnen.

Der schwedische Konzernkollege von Volvo ist hier klarer strukturiert. Das Bordmenü hält eine Vielfalt Funktionalität

ANZEIGE

Langendorf 
high tech on wheels

**Weniger raten.
MEHR WISSEN!**

langendorf.de/wissen



Scania R 450: gute Platzverhältnisse und Ergonomie, Sattelzugmaschine mit Fernverkehrsgenen

ten bereit, der FH ist klar der modernste Truck der Runde. Er gibt weniger Rätsel auf, auch wenn der Getriebewählhebel am Sitz Geschmacksache und die Wippschalter für die Traktionshilfen nur semioptimal sind. Die Tester sind sich einig: Wenn man zum Motorbremshebel greift, erwischt man garantiert den Lenkstockhebel für die Scheibenwischer – ein ständiges Ärgernis. Dafür wird der beste Fahrkomfort geboten, der Volvo-Fahrer genießt das größte Raumangebot. Und der Fahrersitz ist vorzüglich, auch das Lenkrad geht bestens zur Hand.

Die Abstimmung macht's

Fast zu 50 Prozent fährt der Kipper leer, und nicht jeder Kandidat zeigt sich hier von der besten Seite. Erwartungsgemäß rollt der Volvo FH komfortabel über ondulierten Straßenbelag. Seine Fahrerhaus-Lagerung fängt ab, was die aufwändige Fahrzeugfederung samt Vierbalg-Luftfederung an der Hinterachse durchreicht. Der Scania federt mit zwei Luftbälgen an der Hinterhand und 3-Blattfeder vorn leidlich komfortabel, nur der Renault kann sich mit der Leerfahrt nicht anfreunden. Steifbeinig auf dicken 3-Blattfedern vorn und Zweibalg-Luftfederung hinten mimt er auch unbeladen den Schwerarbeiter.

Mit knapp 40 Tonnen gehen die Testkandidaten auf die Testrunde, das Bild ändert sich kaum. Der Renault braucht die Ladung, um seine komfortable Seite zu demonstrieren. Dann kehrt Ruhe ins Fahrwerk, das mühelos auch höhere Lasten wegstecken kann. Die Lenkung dürfte gern ein wenig präziser arbeiten, auf engen Straßen und welliger Fahrbahn hat der Fahrer mit Korrekturen gut zu tun. Feinfühlig und auf hohem Niveau arbeiten die Bremsen, die hohe Motorbremsleistung setzt sich mit automatischen Rückschaltungen gut in Szene. Mit 480 PS und maximal 2.400 Nm steht der 13-l-Konzerndiesel gut im Futter, mit 1.000 Touren im zwölften Gang zieht er mit 65 km/h auf der Landstraße seine Bahn. Auf der Autobahn mit 85 km/h reichen sparsame 1.330 Umdrehungen, selbst mittelhohe Drehzahlen sind selten fällig. Und wenn es steil wird, schaltet das Optidriver-Getriebe reaktionsschnell zurück und fällt flink wieder in den Marschmodus. Gute Voraussetzung also für maßvollen Kraftstoffkonsum, entscheidend ist letztlich das Rollverhalten



– oder technische Assistenten wie ein GPS-Tempomat, den der Renault C480 noch nicht hat.

Volvo-Goodie: Ohne Zugkraftverluste schalten

Aber der Volvo FH bietet alles, was im Konzernregal steckt. Mit I-See-Tempomat und vielfältigen elektronischen Hilfen wird der

**THERMOISOLIERUNG
FÜR MULDEN**
ALLER FABRIKATE



NACHRÜSTUNG EINER THERMOISOLIERUNG:

- ✓ Hochwertige Dämmstoffe
- ✓ Für Rund- & Kastenmulden
- ✓ Nachrüstbare Temperaturerfassung
- ✓ Reparaturfreundliche Bauweise
- ✓ In Verbindung mit anderen Reparaturen z.B. Bodeninstandsetzung
- ✓ In Abstimmung mit den gesetzlichen Richtlinien
- ✓ Geringes Gewicht

Industriegebiet · D-56472 Nisterau · Telefon +49 (0) 2661 297-900 · Fax +49 (0) 2661 297-949 E-Mail werkstatt@kempf.ag · Internet www.kempf-reparatur.de

Angebotsformular
herunterladen:
<http://bit.ly/kempf-form03>

Ausfüllen und
per Fax an
+49 (0) 2661 297-949

Wir erstellen Ihnen
umgehend ein
individuelles Angebot.

Vergleichstest_Renault C480, Scania R 450, Volvo FH 500

Technische Daten: Renault C480 T 4x2



Motor

Reihensechszylinder DTi13, einteiliger Zylinderkopf, vier Ventile pro Zylinder, elektronische Pumpe-Düse-Einspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum: 12.800 cm³
Leistung: 480 PS (353 kW) bei 1.400 – 1.800/min
max. Drehmoment: 2.400 Nm bei 950 bis 1.400/min
Motorbremse: 382 kW

Kraftübertragung

Einscheibentrockenkupplung; automatisches 12-Ganggetriebe Optidriver AT 2612 E. Übersetzungen 14,94 – 1,00). Achsübersetzung i = 3,08.

Fahrerhaus

Renault Night & Day-Cab, 4-Punkt-Luftfederung
Einstieg + Höhe Fh-Boden:
480/360/340/340 + 1.520 mm

Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

Vorn: Gekrüpfte Faustachse mit 3-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator, 7,5 t Traglast;

hinten: einfach übersetzte Antriebsachse P13170V, 2-Balg-Luftfederung, Stabilisator, 13 t Traglast; Bereifung: VA 385/65 R 22,5; HA 315/80 R22,5, EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte belüftete Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ASR, ESP, Optibrake-Motorbremse, elektrische Feststellbremse; Einkreis-Hydrolenkung.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe: 5.890 x 2.500 x 3.272 mm
Radstand: 3.700 mm
Bodenfreiheit v/h: 271/295 mm
Tankinhalt: 380 l
Adbluebehälter: 48 l
Leergewicht gem. Spezifikation: 7.716 kg
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger: 39.600 kg

Die Messwerte

Kraftstoffverbrauch und Fahrleistungen
Teststrecke: 58 % beladen, 42 % Leerfahrtanteil

Kraftstoff l/100 km - V km/h

Beladen: Landstraße, Umlandverkehr 48,11 · 51,39
Autobahn leicht, beladen 23,11 · 79,81
Leerfahrt 22,72 · 55,64
Gesamtverbrauch 34,21
Adblue-Verbrauch In l/100 km 2,66

Fahrdynamik

Beschleunigung
0-20 km/h in s 6,1
0-30 km/h in s 10,0
0-50 km/h in s 20,4
0-60 km/h in s 27,4

Anfahren unter erschwerten Bedingungen:

Schiefe Ebene mit lockerem Untergrund und 12 % Steigung,
Zeitmessung über 100 m in s 36,47
Schaltungen Gänge 1 und 2

Geräuschkulisse im Fahrerhaus, gemessen am Fahrerohr, Fahrbetrieb unter Teillast

Bei 65 km/h 63,4
Bei 85 km/h 66,9

Technische Daten: Scania R 450 LA 4x2



Motor

Volvo-Reihensechszylinder DC13 147 450, Einzelzylinderköpfe, vier Ventile pro Zylinder, elektronische Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit SCR only und DPF.

Hubraum: 12.720 cm³
Leistung: 450 PS (331 kW) bei 1.900/min
max. Drehmoment: 2.350 Nm bei 1.000 bis 1.300/min
Motorbremse: 375 kW

Kraftübertragung

Einscheibentrockenkupplung; automatisiertes 12-Ganggetriebe GRS905R mit Crawler. Übersetzungen 16,42 – 1,00. Achsübersetzung i = 3,07.

Fahrerhaus

Scania R-Fahrerhaus CR 19N, 4-Punkt-Luftfederung
Einstieg + Höhe Fh-Boden:
480/380/390/385 + 1.635 mm

Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

Vorn: Gekrüpfte Faustachse mit 3-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator, 7,5 t Traglast;

hinten: einfach übersetzte Antriebsachse ADA400V, 2-Balg-Luftfederung, Stabilisator, 11,5 t Traglast; Bereifung: VA 385/65 R 22,5; HA 315/80 R22,5
EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ASR, ESP, VEB-Motorbremse; ZF 8098-Hydrolenkung.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe: 5.615 x 2.500 x 3.867 mm
Radstand: 3.700 mm
Bodenfreiheit v/h: 245/280 mm
Tankinhalt: 400 l
Adbluebehälter: 80 l
Leergewicht gem. Spezifikation: 7.610 kg
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger: 39.600 kg

Die Messwerte

Kraftstoffverbrauch und Fahrleistungen
Teststrecke: 58 % beladen, 42 % Leerfahrtanteil

Kraftstoff l/100 km - V km/h

Beladen: Landstraße, Umlandverkehr 45,01 · 52,07
Autobahn leicht, beladen 22,28 · 80,38
Leerfahrt 22,51 · 54,51
Gesamtverbrauch 32,46
Adblue-Verbrauch In l/100 km 2,28

Fahrdynamik

Beschleunigung
0-20 km/h in s 6,5
0-30 km/h in s 10,6
0-50 km/h in s 21,6
0-60 km/h in s 30,6

Anfahren unter erschwerten Bedingungen:

Schiefe Ebene mit lockerem Untergrund und 12 % Steigung,
Zeitmessung über 100 m in s 32,16
Schaltungen Crawler low, high, 1 + 2

Geräuschkulisse im Fahrerhaus, gemessen am Fahrerohr, Fahrbetrieb unter Teillast

Bei 65 km/h 63,0
Bei 85 km/h 65,1

Technische Daten: Volvo FH 500 DC 4x2



Motor

Volvo-Reihensechszylinder D13K500, einteiliger Zylinderkopf, vier Ventile pro Zylinder, elektronische Pumpe-Düse-Einspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum: 12.800 cm³
Leistung: 500 PS (360 kW) bei 1.400 – 1.800/min
max. Drehmoment: 2.500 Nm bei 900 bis 1.400/min
Motorbremse: 375 kW

Kraftübertragung

Doppelkupplung mit zwei Antriebswellen; automatisches 12-Ganggetriebe I-Shift ATO 2612E. Übersetzungen 11,72 – 0,78). Achsübersetzung i = 3,44.

Fahrerhaus

Volvo FH Sleeper-Cab, 4-Punkt-Stahl-Luftfederung
Einstieg + Höhe Fh-Boden:
480/380/390/385 + 1.635 mm

Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

Vorn: Gekrüpfte Faustachse mit 2-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator, 7,5 t Traglast;

hinten: einfach übersetzte Antriebsachse RSS1356V, 4-Balg-Luftfederung, Stabilisator, 13 t Traglast; Bereifung: VA 385/65 R 22,5; HA 315/80 R22,5
EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte Massiv-Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ASR, ESP, VEB-Motorbremse; Einkreis-Hydrolenkung.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe: 5.890 x 2.500 x 3.479 mm
Radstand: 3.700 mm
Bodenfreiheit v/h: 240/286 mm
Tankinhalt: 570 l
Adbluebehälter: 90 l
Leergewicht gem. Spezifikation: 7.543 kg
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger: 39.600 kg

Die Messwerte

Kraftstoffverbrauch und Fahrleistungen
Teststrecke: 58 % beladen, 42 % Leerfahrtanteil

Kraftstoff l/100 km - V km/h

Beladen: Landstraße, Umlandverkehr 46,16 · 50,45
Autobahn leicht, beladen 20,67 · 84,41
Leerfahrt 21,11 · 59,04
Gesamtverbrauch 32,29
Adblue-Verbrauch In l/100 km 2,95

Fahrdynamik

Beschleunigung
0-20 km/h in s 4,7
0-30 km/h in s 11,3
0-50 km/h in s 20,2
0-60 km/h in s 26,2

Anfahren unter erschwerten Bedingungen:

Schiefe Ebene mit lockerem Untergrund und 12 % Steigung,
Zeitmessung über 100 m in s 22,48
Schaltungen Gänge 1,2,3 und 4

Geräuschkulisse im Fahrerhaus, gemessen am Fahrerohr, Fahrbetrieb unter Teillast

Bei 65 km/h 61,9
Bei 85 km/h 64,1



Volvo FH 500: großzügigstes Platzangebot, sehr geringe Fahrgeräusche, komplexe Bedienung – der Neue im Baugeschäft

Fahrer unterstützt, der sich weitgehend aufs Lenken und Bremsen beschränken kann. Der Kraftaufwand für die Lenkung ist minimal, mit der VDS-Lenkung (= Volvo Dynamic Steering) lässt sich der 40-Tonner spielend leicht dirigieren. Das Urteil der Tester fällt dennoch nicht einstimmig aus. Die eine Seite lobt die geringen Lenkkräfte und die hohe Präzision, die andere kritisiert das synthetische Lenkgefühl und die geringe Rückmeldung. Einigkeit herrscht bei der Beurteilung des Antriebsstrangs, der Volvo liegt hier in der Wertung vorn.

Sein D13-Sechszylinder beschleunigt schneidig und verträgt klaglos auch niedrigste Drehzahlen. Schon bei 1.400 Touren ziehen alle 500 Pferde, noch bei 800 Umdrehungen sind stolze 1.800 Nm verwertbar. Und den großen Unterschied macht das innovative Doppelkupplungsgetriebe aus, das es jetzt auch für Bauanwendungen gibt. Mit zwei Kupplungen werden die Gänge wie bei Lastschaltgetrieben ohne Zugkraftverluste geschaltet. Ein Vorteil nicht nur bergauf, sondern auch an langen und steilen Gefällen, wo die bärenstarke Motorbremse ohne Schaltpausen durchgehend verzögert. Auf der Landstraße surft der Volvo mit 1.135 Umdrehungen im elften direkten Gang, mit 65 km/h reichen die Reserven für kleinere Hügel. Fährt er leer, rollt er mit Leistungsüberschuss und 900 Umdrehungen im langen zwölften Gang – und spart Meter für Meter Kraftstoff, wie die Messwerte zeigen.

Als ziemlich guter Futterverwerter entpuppt sich der Altmeister Scania. Sein SCR-only-Diesel hält, wie auch die Fahrleistungen zeigen, trotz Minderleistung wacker mit – er fühlt sich stärker an, als die Zahlen vermuten. Auch das Opticruise-Getriebe lässt auf der Straße kaum Wünsche offen, es schaltet schnell, treffsicher und komfortabel. Mit 1.330 Umdrehungen im großen Gang fährt der Scania 85 km/h, bei Vollgas stehen schon 435 PS zur Verfügung. Auf der Landstraße reichen 1.000 Umdrehungen für 65 km/h, auf breiteren Straßen lässt sich wie im Volvo der GPS-Tempomat hilfreich einsetzen.

Mit Blick auf die Verbrauchswerte knausert der Scania vor allem im Volllastbetrieb mit dem Kraftstoff, was man gerade der gesparten Abgasrückführung zuschreibt. Nur bei Leerfahrten schiebt sich der Volvo noch vor seinen schwedischen Konkur-

renten. In der Frage der Fahreigenschaften kann sich der Scania gut behaupten. Er liegt satt auf der Straße, mit seiner feinfühligsten Lenkung und einer leistungsfähigen Bremsanlage ist er noch immer topaktuell. Sein Retarder, als Dauerbremse sauber ins Bremssystem integriert, bietet mehr Verzögerungsleistung als jede Motorbremse. Bergab reicht ein Tritt aufs Bremspedal, um die gewünschte Geschwindigkeit zu justieren – leichter kann man es dem Fahrer nicht machen.

Und im Gelände?

Die Bewährungsprobe im Gelände trennt die Spreu vom Weizen – nur jetzt nicht steckenbleiben. Wie jeder weiß: Sattelzüge mit nur einer Antriebsachse sind keine Traktionswunder. Aber anfahren bergauf auf einer Baustraße sollte schon klappen. Und wie schnell wird die zwölfprozentige Teststrecke genommen? Keine einfache Prüfung für den Renault, der mit schnellem ersten Gang Schlupf produziert und mit nur einen Gangwechsel langsam der Testberg hochkriecht. Der Scania kann es besser, mit zwei Kriechgängen (Crawler) zieht er souverän und sicher weg und schafft es bis in Gang zwei. Der starke Volvo mit dem schnellsten Anfahrang verlangt beim Anfahren Gefühl, be-



Vergleichstest_Renault C480, Scania R 450, Volvo FH 500

Gesamtwertung – 500 Punkte sind zu vergeben		Renault	Scania	Volvo
Fahrerhaus	max. 80 Punkte			
Abfahrtskontrolle Display	10	9	8	10
Stauraum geschlossen	10	9	9	10
Ablagen offen	10	7	9	10
Abmessungen innen	10	10	9	9
Fahrerarbeitsplatz	10	8	10	9
Verarbeitung/Unempfindlichkeit	10	9	10	8
Größe Liege	10	8	10	9
Summe:	80	68	74	75
Fahren	max. 160 Punkte			
Fahrkomfort beladen	30	26	28	30
Fahrkomfort leer	30	25	27	30
Lenkung	30	26	28	27
Bremsen	30	26	30	30
Schaltung	20	18	18	20
Bedienung	20	16	20	20
Summe	160	139	151	157
Bau-Eignung	max. 70 Punkte			
Anfahren/Rangieren	20	15	20	18
Bodenfreiheit v./h.	10	10	9	9
Höhe gesamt	10	10	9	7
Geländemodus Automatik	20	19	17	20
Stoßfänger	10	7	4	10
Summe	70	61	59	64
Triebstrang/Verbrauch	max- 80 Punkte			
Leistung/Verbrauch	80	76	78	80
Summe	80	76	78	80
Kosten/Nutzen	max. 70 Punkte			
Nutzlast	40	38	39	40
Serviceintervalle	30	30	23	30
Summe	70	68	62	70
Sicherheit	max. 40 Punkte	35	35	40
Features	40	35	35	40
Summe:	40	35	35	40
Punkte total:	500	447	459	486

schleunigt aber dann souverän ohne Zugkraftverluste bis in Gang vier.

Ohnehin kann der Volvo-Fahrer im Gelände auf die meisten Sonderfunktionen zurückgreifen. Fährt sich der Sattelzug fest, kann er es mit einem Power-Start versuchen, der bei 1.300 Umdrehungen die Kupplung zuschnappen lässt. Mit einer Grifffolge schaltet das Getriebe die maximal möglichen Gänge zurück, so fährt man mit Schwung in die Steigung und fährt im passenden Gang nach oben durch. Mit einem Geländetempomaten kann auch der Renault dienen, nur der Scania hat nichts dergleichen. Freischaukeln soll auch jeder können, bei Scania geht es nur ohne Offroadmodus. Vorwärts- und rückwärtsschalten lässt der Scania nur bei stehenden Rädern zu, so kann man sich gewiss nicht befreien. Renault und Volvo machen es besser: Mit aktivierter Differenzialsperre, ausgeschalteter Traktionskontrolle und Performance-Modus geht es automatisiert vorwärts und rückwärts.

Im Zieleinlauf

Wer einen Vergleichstest gewinnen will, darf in keiner Disziplin patzen. Wie der Volvo FH, der als modernstes Produkt diesen Test klar für sich entscheidet. Als adaptiertes Fernverkehrsfahrzeug gewinnt er die Fahrerhauswertung mit dem besten Komfort, in der Summe der Fahreigenschaften kommt keiner an ihm vorbei. Sein Sechszylinder, noch mit Pumpe-Düse-Einspritzung

befeuert, ist leistungsstark und sparsam. Schon bald soll der D13 noch sparsamer laufen, dann sorgt eine Common-Rail-Hochdruckeinspritzung (Bosch) für die Brennstoffbeschickung. Für die Eignung am Bau hat Volvo ganze Arbeit geleistet, einziges Manko bleibt die Höhe des Fahrerhauses.

Als guter Zweitplatzierte rollt der bewährte Scania ins Ziel, nach langer Bauzeit gehört er noch nicht zum alten Eisen. Sein Fahrerhaus sammelt viele Punkte, mit dem genügsamen und kräftigen Antriebsstrang bleibt er dem führenden Volvo noch dicht auf den Fersen. Mit Abstrichen beim Fahrkomfort, bei den Getriebefunktionen und bauspezifischen Details verliert er Punkte. Auch beim Thema Sicherheit und mit kurzen Serviceintervallen – aber nicht mehr lang. Die Nachfolgegeneration des schweren Scania steht schon in den Startlöchern.

Auch der Renault C schlägt sich hervorragend, auch wenn der eigentliche Spezialist im Finale nur auf Platz 3 landet. Sein kompaktes Fahrerhaus bietet weniger Komfort, das mag angesichts der artgerechten Höhe so mancher Baukunde gern verschmerzen. Das stabile Fahrwerk steckt mehr weg und teilt ein wenig aus, dafür bekommt der Kunde die beste Bodenfreiheit. Der kräftige Sechszylinder ist rundum zu empfehlen, er harmonisiert gut mit dem Optidriver-Getriebe. Der französische Renault ist etwas eigen, was die Bedienung angeht und er kostet weniger. Alles eine Frage der Präferenzen.

Wolfgang Tschakert



Der original Schubboden

- Boden aus hochwertigem Aluminium oder Stahl lieferbar
- Neu: Aluminium in „hard alloy“ X-treme Durable (extrem haltbar)
- Produziert in den Niederlanden mit der höchsten Qualität europäischer Teile
- Lieferbar als Leak Proof (100% Wasserdicht) oder Leak Resist Centre Drive System

www.cargofloor.com



CARGO FLOOR®
HORIZONTAL LOADING-/UNLOADINGSYSTEM