

Trucker VERGLEICHSTEST



IM TEST: RENAULT T 480

Modell: Renault T 480 High Sleeper Cab
Hubraum: 12.777 cm³
PS (kW): 480 (353) bei 1400-1900/min
Gesamtgewicht: 39.680 kg (leer 7680 kg)
Kaufpreis Testfahrzeug: 121.377,- €

Konzern-Duell



IM TEST: VOLVO FH 460

Modell: Volvo FH 460 Globetrotter XL

Hubraum: 12.777 cm³

PS (kW): 460 (338) bei 1400-1800/min

Gesamtgewicht: 39.700 kg (leer) 7700 kg

Kaufpreis Testfahrzeug: 139.255,- €

© Karel Sefma

Der Volvo FH und der Renault T sind enger miteinander verwandt, als es optisch scheint. Zeit für einen Vergleich der beiden Konzernbrüder. ▶



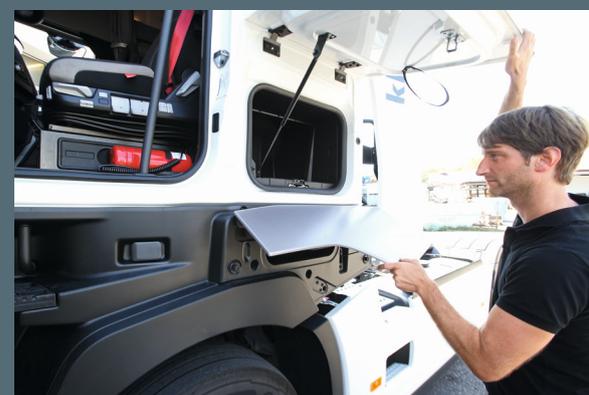
An der eigenwilligen Optik des Franzosen scheiden sich die Geister. Auf jeden Fall sticht der große Renault aus der Masse heraus



Typisch Renault: die digitale Tachoanzeige



Etwas fummeliger Bedienhebel fürs Getriebe



Zwei Außenstaufächer pro Seite hat nur der Renault

Diesen Vergleich dürfte es eigentlich gar nicht geben. Zumindest nicht nach der vom Volvo-Konzern ausgegebenen Order, dass der FH niemals gegen den Konzernbruder Renault T bei einem Lkw-Vergleich antreten wird. Schließlich soll möglichst keiner der beiden „Geschwister“ benachteiligt werden. Weshalb wir umso spontaner zusagten, als uns der Nutzfahrzeug-Vermieter KLVrent die Möglichkeit für genau dieses Duell bot.

Technisch sind die beiden Kontrahenten bekanntlich ähnlicher, als man es von außen erahnen würde. Mit Volvos 13 Liter großem Sechszylinder – bei beiden Testfahrzeugen noch

mit Pumpe-Düse-Einspritzung – arbeitet sowohl im FH als auch im T das gleiche Herz. Und auch das I-Shift-Getriebe stammt aus Schweden, lediglich die Abstimmung der Schaltbox durften die Franzosen selbst übernehmen. Doch dazu später mehr.

DER SECHSZYLINDER LEISTET IM RENAULT 20 PS MEHR

Um faire Bedingungen zu gewährleisten, wählen wir die populäre Leistungsklasse zwischen 450 und 480 PS. Bedeutet beim Volvo: 460 Pferdestärken und 2300 Newtonmeter Drehmoment (zwischen 1000 und 1400/min). Im Renault

bringt es der hier „DTI13“ genannte Reihen-sechszylinder auf 20 Pferdestärken und 100 Newtonmeter mehr Drehmoment (950 – 1400/min).

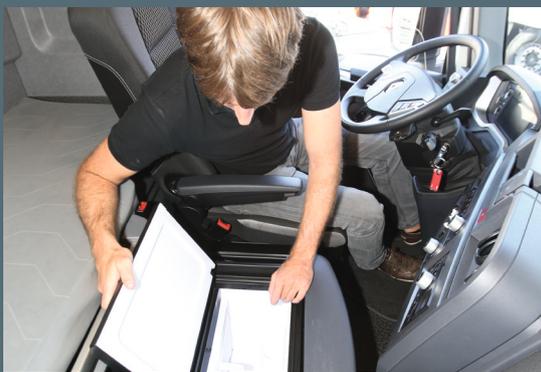
Beim Fahren ist von diesem kleinen Leistungsvorteil nichts zu spüren. In beiden Fällen verrichtet das Volvo-Aggregat seine Aufgabe souverän. Der Sechszylinder zieht bärig aus dem Drehzahlkeller und fühlt sich am wohlsten zwischen 1000 und 1400 Touren, wobei es auch weniger sein dürfen, ohne dass ihm gleich die Luft ausgeht. Allerdings agiert die Software beider Getriebe arg vorsichtig und schaltet in einigen Fällen sehr zögerlich in die höhere Fahrstufe. So zum Beispiel nach überwundenen Steigungen,



Optional bietet Renault eine „Ruhelehne“ an



Der Armaturenräger ragt weit in dem Innenraum, der ebene Boden verbessert das Raumgefühl



Der große Kühlschrank taugt auch für die große Tour



Im Renault muss eine Einstiegsstufe mehr überwunden werden

wo in beiden Lkw die Hochschaltung erst weit hinter der Kuppe erfolgt. Auch bei Landstraßentempo 65 km/h verweigern beide Schaltungen den zwölften Gang, obwohl es der elastische Motor auch mit 40 Tonnen ohne Murren vertragen würde – zumindest in Kombination mit den in

RENAULT T

Der Unterschätzte

Der Renault hat's nicht leicht in der Fahrergunst. Allerdings zu Unrecht. Mit dem großen High-Sleeper-Fahrerhaus bietet er mehr Lebensraum als der Volvo. Und auch bei Fahrverhalten, Lenkung und Komfort sammelt der Franzose gute Noten, kommt aber nicht ganz ans hohe Niveau des FH heran. Gewöhnung erfordert die an mancher Stelle eigenwillige Bedienung. Dafür gefällt der T mit guten Ideen wie zum Beispiel dem hochklappbaren Vorderteil des oberen Bettes, das so zur sicheren Ablage wird.

- +** Gutes Raumgefühl, ebener Kabinenboden, passabler Fahrkomfort, hohe Schaltgeschwindigkeit, viel Stauraum
- Teilweise verwirrendes Bedienkonzept, eingeschränkter Verstellbereich von Sitz und Lenkrad

den Testwagen verbauten Hinterachsübersetzungen (Volvo: $i=2,79$; Renault: $i=2,64$).

Wer – wie wir – den Ehrgeiz entwickelt, den letzten Tropfen Diesel einzusparen, muss im FH die Getriebesoftware des I-Shift etwas umständlich austricksen. Denn im Automatikmodus verweigert das Getriebe weiterhin das Hochstufen per Knopfdruck am Wählhebel. Daher muss dieser zunächst in den manuellen Modus gezogen werden, um den Knopf erneut zu drücken und endlich den ersehnten zwölften Gang zu erhalten. Geht man dann allerdings wieder zurück in den Automatik-Modus, ernennt man umgehend die Rückschaltung in den elften Gang.

Einfacher geht's bei der Optidriver-Schaltung im Renault: Hier genügt ein Tipp des rechten Lenkstockhebels, um die Hochschaltung auszuführen. Einzig die Tatsache, dass der Hebel dafür horizontal und nicht wie bei allen anderen Herstellern vertikal nach oben gedrückt werden muss, wird Renault-Neulinge verwirren. Mit diesem Manöver wechselt die Elektronik auch gleichzeitig in den manuellen Modus, holt sich ihre Hoheit aber ebenfalls nach einigen Sekunden zurück, was wiederum die Rückstufung in die elfte Fahrstufe zur Folge hat. Weshalb man sich Eingriffe nach einiger Zeit resignierend verkniff und beide Getriebe einfach machen lässt.

Da erfreut man sich lieber an den schnellen und sauberen Gangwechseln – in diesem Punkt setzt das Volvo-Getriebe nach wie vor den Maßstab. Das noch schneller schaltende, aber eben auch deutlich teurere Doppelkupplungsgetriebe, das Volvo optional für den FH anbietet, kann man sich nach unserer Meinung getrost sparen.

DIE VERSTÄRKTEN MOTORBREMSEN VERZÖGERN 40 TONNEN PASSABEL

Das Geld würden wir lieber in GPS-Tempomaten investieren, die in den beiden Vermietfahrzeugen aber nicht verfügbar waren. Die GPS-Systeme hätten auch bergab Vorteile gebracht, kämpfen aber ab und an mit Softwareupdates, die sie auf bestimmten Streckenabschnitten außer Gefecht setzen können. Ebenfalls nicht verbaut war in beiden Testwagen ein Retarder. Die 382 kW starken Motorbremsen – bei Volvo „Engine-Brake +“, bei Renault „Optibrake“ genannt – verzögern die 40 Tonnen passabel. Die Steuerung der kombinierten Auspuffklappen-Kompressionsmotorbremse schaltet im Gefälle umgehend einen Gang zurück, um bei 2300 Umdrehungen die maximale Leistung zu bieten. Auf diese Weise mussten wir lediglich in den steilen Gefällen der Testrunde gelegentlich beibremsten, um das eingestellte Bergabtempo nicht zu überlaufen.

Größere Unterschiede zwischen den beiden Konzern-Kontrahenten offenbaren sich beim Fahrverhalten. Dies ist auch ohne die optionale ▶

TECHNIK VERGLEICHSTEST

Einzelradaufhängung die Domäne des Volvo. Der Schwede bügelt Fahrbahnebenen souverän glatt und liegt trotzdem satt und verbindlich auf der Straße. Selbst zügig genommene Kurven durchfährt das FH-Fahrwerk unbeeindruckt. Der fast sportlich zu nennende Gesamteindruck wird auch von der direkten Lenkung unterstützt, mit der sich der Volvo zielgenau dirigieren lässt.

Auch der Renault beweist fahrwerkstechnisch ein hohes Niveau, auch wenn er an den Volvo nicht ganz heranreicht. Die Lenkung empfanden wir eine Spur unpräziser um die

Mittellage und die Hinterachse ließ ein paar mehr Schläge durch. Vor allem aber sorgt das weicher gelagerte Fahrerhaus, das sich in Kurven deutlicher zur Seite neigt als das des FH, dafür, dass man im Franzosen etwas vorsichtiger agiert als im Schweden.

NUR DER RENAULT KANN MIT EINEM EBENEN KABINENBODEN AUFWARTEN

Die Bewegung ist zum Teil aber der höher montierten T-Kabine geschuldet, denn eine der Voraussetzungen des Vergleichs war die je größtmögliche Kabine. Und das ist bei Renault die

High-Sleeper-Cab mit ebenem Boden. Mit 1,64 Meter liegt der Kabinenboden sieben Zentimeter höher als beim FH, der mit dem Globetrotter-XL-Fahrerhaus antrat. Hier verbleibt im Inneren ein neun Zentimeter hoher Motortunnel. Ob der nun Vor- oder Nachteile zur Folge hat, ist sicherlich Geschmackssache. Die einen bevorzugen das bessere Raumgefühl des Renault, andere



Der Einstieg fällt beim FH enger aus als beim Renault



Die Kühlbox ist vom Fahrersitz schwer zu erreichen



Durchschnittliche Halter für die Bremsschläuche



Futuristisches und wertiges Ambiente; in Sachen Raumangebot stellt der FH aber nicht den Benchmark

VOLVO FH 460

Die Fahrmaschine

Über technische Volvo-Schmankerl wie Doppelkupplungsgetriebe, elektronische Lenkung oder Einzelradaufhängung verfügte der Miet-FH nicht. Doch auch ohne diese teuren Optionen überzeugt der Schwede durch tadelloses Fahrverhalten. Auch die direkte Lenkung vermittelt guten Kontakt zur Straße. Ein weiterer Pluspunkt, den der Volvo sich aber mit dem Renault teilt, ist das schnell schaltende (I-Shift)-Getriebe. Der aufgrund des nach hinten versetzten Fahrerplatzes (was Volvo mit einer besseren passiven Sicherheit begründet) lange Armaturenräger kostet aber Platz in der Globetrotter-XL-Kabine.

- + Souveränes Fahrverhalten, komfortable Federung, niedrige Geräuschkulisse, schnelle Schaltgeschwindigkeit
- Eingeschränktes Raumgefühl, wenig Ablagen, manuelle Schalteinstrumente bei I-Shift

schätzen am Motortunnel, dass sich der Schmutz aus dem Fußraum nicht in der ganzen Kabine verteilt ...

Auf jeden Fall aber hat der höhere Einstieg des Renault zur Folge, dass „T-High“-Fahrer eine Stufe mehr zu überwinden haben. Womit das Kapitel Einstieg eigentlich an den Volvo gehen müsste. Das stimmt allerdings nur bedingt, denn beim FH fallen die unteren Trittstufen schmaler aus, es bleibt also weniger Platz zwischen Tür und Radlauf zum Einsteigen als beim Renault. Und auch Feinheiten wie der zusätzliche Haltegriff in der Mitte zwischen der vierten

und fünften Trittstufe beweisen, dass die französische Entwickler diesem Kapitel viel Aufmerksamkeit widmeten.

Und der Renault gefällt mit weiteren Ideen: Die Möglichkeit, den vorderen Teil des oberen Bettes aufstellen zu können und die Schlafstatt so zur sicheren Ablagemöglichkeit zu wandeln, ist ebenso einfach wie praktisch. Und warum hat eigentlich noch kein anderer Hersteller die beiden verschiedenen Tempomat-Modi kopiert? Vor allem Fahrer, die oft zwischen Autobahn und Landstraße wechseln, lernen es zu schätzen, die Geschwindigkeitsregelanlage nicht jedesmal

umprogrammieren zu müssen. Ansonsten benötigt der T aber etwas Eingewöhnungszeit. Denn die Position vieler Schalter und Knöpfe geriet nicht unbedingt logisch und will erarbeitet werden. Das gilt im Besonderen für die auf der Lenkradunterseite versteckten Taster für den Tempomat. Reine Spielerei ist unserer Meinung nach die Möglichkeit, die Schaltereinheiten des Armaturenbrettes nach eigenem Geschmack anordnen zu können.

Im Gegensatz zum eher konservativ aufgebauten Armaturenbrett beim Renault wirkt das des Volvo auch nach drei Jahren Bauzeit ▶



Eine echte Fahrmaschine: Die meisten Pluspunkte verbucht der Truck aus Göteborg beim Thema Fahrwerk, Lenkung und Fahrkomfort



Die Matratzen fallen im FH eher weich aus



Vergleichsweise kleine Staufächer, dafür mit Rollos



Staufächer an der Kabinenrückwand kosten Aufpreis

SERVICE UND WARTUNG



Beim Kapitel Wartung eng verwandt

Sowohl Renault als auch Volvo stellten mittlerweile das Einspritzverfahren des 12,8 Liter großen Sechszylinders von Pumpe-Düse auf Common-Rail um. Bei den Wartungsintervallen blieb es aber bei 100.000 Kilometern. Hier bieten manche Wettbewerber deutlich mehr, dafür genügen FH und T günstige Standardöle. Beide Modelle bieten umfangreiche Diagnose-Systeme und die Füllstände werden vom Bordcomputer überwacht. Letzterer ist

sowohl bei Volvo als auch bei Renault allerdings etwas kompliziert zu bedienen. Wer will, kann den Ölstand auch manuell per Messstab checken. Eine in beiden Fällen gute Idee ist der Teleskop-Einfüllstutzen fürs Motoröl. Ebenfalls für beide gilt: Der Behälter fürs Spritzwasser lässt sich zwar einfach befüllen, ist aber frost- und crashgefährdet positioniert. Die Kupplung arbeitet bei FH und T pneumatisch und kommt deshalb ohne Wartung aus.

Durchgebrannte Leuchtmittel lassen sich vorne einfach tauschen. Die hinteren LED-Rückleuchten sollten dagegen ein Lasterleben lang halten.



Alle 100.000 km müssen FH und T zum Schmiermitteltausch

BEWERTUNG (T/FH)

Service-Interv. (150.000 km = 100 Punkte)	67/67
Abfahrtskontrolle (max. 90)	80/77
Service Arbeiten (max. 80)	67/67
Fahrerfreundlichkeit (max. 90)	66/65
Kleinreparaturen (max. 70)	60/59
Gesamtpunkte (max. 430)	340/335

futuristisch und versprüht durchaus ein gewisses „Enterprise-Feeling“. Im ersten Moment fühlt sich der FH-Neuling von den vielen Schaltereinheiten und den zwei integrierten Bildschirmen überfordert. Man durchschaut Volvos Bedienphilosophie aber recht schnell. Und die großzügige Lenkradverstellung über zwei Gelenke verdient das Prädikat „vorbildlich“. So findet jede Statur eine passende Sitzposition, auch weil der Verstellweg des Fahrersitzes im FH größer ausfällt. Der Renault bietet hier und bei der Lenkradverstellung weniger. Eine passende Position lässt sich aber auch im T finden.

IN SACHEN BEWEGUNGSFREIHEIT MUSS SICH DER VOLVO GESCHLAGEN GEBEN

Der geschwungene und auf der rechten Seite tief gezogene Armatureträger des Volvo sieht schön aus und verbessert die Sichtverhältnisse. Große Ablagen bietet er allerdings nicht. Einzig die lose „Gummiwanne“ – Vogeltränke genannt – schafft gewisse Abhilfe. In diesem Kapitel bietet das Renault-Cockpit mehr. Ebenso beim Kühlschrankschrank, der in beiden Modellen zwar ähnlich groß ausfällt, beim Volvo aber auf der rechten Seite verbaut ist und damit während der Fahrt schwierig erreichbar ist.

Nie ganz erschlossen hat sich uns die Tatsache, dass Volvo die maximal mögliche Kabi-

Trucker Interview

MICHAEL SCHITTENHELM, LEITER VERTRIEB & MARKETING BEI KLV-RENT

„Der Volvo ist aktuell die bevorzugte Alternative“

Welche Fahrzeuge hat KLV im Angebot?

Bei den ziehenden Einheiten hat KLVrent zur Zeit Mercedes, MAN, DAF, Volvo und Renault in der Flotte. Auf die gezogenen Einheiten entfällt mit ca. 60 Prozent der größere Anteil unserer derzeit 1600 Fahrzeuge in den beiden nationalen Partnerorganisationen (D und A). Neben Standard-Curtainsidern bieten wir u. a. Spezialauflieger an wie Schubböden, Kippmulden, Megatrailer oder Kühlkofferauflieger.

Und wie ist das Verhältnis bei Volvo und Renault?

Der Volvo ist aktuell für KLVrent die deutlich bevorzugte Alternative. Für uns als markenunabhängigen Vermieter rechnet sich das Geschäftsmodell der Volvo-Fahrzeuge einfach besser. Doch wir reagieren auch auf konkrete Kundenwünsche und haben einige Renault im Vermieteinsatz. Bis 2013 hatte KLVrent einen relativ hohen Anteil an Renault-Fahrzeugen. Die Basis hierfür war ein eigenständiges Service- und Vertriebsnetz und die daraus resultierende hohe Akzeptanz bei Mietkunden.

Damit Renault dort wieder anknüpfen kann, sehe ich einen wieder eigenverantwortlichen Marktauftritt als zielführend an.

Können Sie den Renault aufgrund geringerer Anschaffungspreise günstiger anbieten?

Nein. Der Einkaufspreis alleine ist für die Kalkulation einer Mietrate kein wesentlicher Faktor. Entscheidend sind der Wertverzehr während der Haltedauer, die Auslastungserwartung und die Unterhaltskosten. In Summe hat hier der Volvo einen für uns relevanten Vorteil.

Wie wichtig ist Ihren Kunden die Marke?

Je länger die Mietdauer, desto wichtiger ist den Kunden die Marke. Meist hat das mit dem Werkstattnetz und der innerbetrieblichen Organisation zu tun. Wenn jemand einen guten Mercedes-Partner in der Nähe hat, wird er ungern einen DAF oder MAN anmieten.

Welche Ausstattungen verlangen Ihre Kunden?

Eine große Kabine ist bei den Fernverkehrsfahrzeugen immer von Vorteil, weil sich dadurch



Michael Schittenhelm

das Gebrauchtfahrzeug nach seiner Nutzungszeit besser vermarkten lässt. Im Allgemeinen hat sich eine hochwertige Ausstattung ohne übermäßigen elektronischen „Schnickschnack“ in der Vermietung bewährt. Auch hier haben wir die Anforderungen der Wiedervermarktung in die gängigen Exportmärkte im Auge. Im Unterschied zu mancher Vermietorganisation der Hersteller ist es für uns als klassischer Nutzfahrzeugvermieter notwendig, über den kompletten Lebenszyklus eines Fahrzeuges Erträge zu erwirtschaften.

TRUCKER-FAZIT

Der Renault hat's nicht leicht



TR-Redakteur
Jan Burgdorf

Gewährt der Chef die Wahl zwischen Renault und Volvo, werden die meisten Fahrer sicher instinktiv zum Schweden greifen – ohne beide Marken genau zu kennen. Warum? Weil der Renault ein Imageproblem hat. Das mag teilweise in der eigenwilligen Optik des T begründet sein, ist aber vor allem hausgemacht. Denn mit der Vertriebszusammenlegung von Volvo und Renault wurden viele Renault-Werkstätten geschlossen, Verkäufer und Ansprechpartner der Kunden ausgetauscht. So konnte der T nie richtig Fahrt aufnehmen. Auch wenn er technisch zu den modernsten Lkw auf dem Markt gehört und günstig zu haben ist.

nenlänge beim neuen FH nicht ausnutzte und hier wertvolle Zentimeter verschenkte. Nicht nur wegen des ebenen Kabinenbodens ist im T dadurch einfach mehr Platz, was man vor allem beim Stehen im Schulterbereich spürt. Um den Platz dort nicht zu sehr einzuengen, mussten die Volvo-Designer auf das mittlere Staufach oberhalb der Frontscheibe verzichten. Weshalb der T in den Fächern über der Frontscheibe mehr Platz bietet. Toll ist dafür das riesige Sonnendach im FH, das viel Tageslicht in die Globetrotter-XL-Kabine lässt und gleichzeitig im Falle eines Falles als Notausstieg dient.

Und wie lautet das Fazit des konzerninternen Vergleichs? In Sachen Antriebstrang vergeben wir aufgrund der nahezu identischen Technik ein Unentschieden. Beim Fahrverhalten geben wir eindeutig dem souveräneren Volvo den Vorzug. Bei Pausen und Übernachtungen kann dagegen die geräumigere Kabine des Renault punkten. Beim Franzosen wird den Chef der im Vergleich zum FH günstigere Anschaffungspreis interessieren, den er aber mit einem deutlich kleineren Servicenetz abwägen muss.

Bleibt noch, das Thema Image zu bewerten. Dass hier zurzeit eindeutig der Volvo die Nase vorn hat, ist kein Geheimnis. Mit der eigenwilligen Optik des Renault sowie dem eher kleiner werdenden Vertriebs- und Servicenetz können sich viele nicht anfreunden, was auch der aktuelle Renault-Marktanteil in Deutschland widerspiegelt. Allerdings: Diejenigen, die tatsächlich mit einem T unterwegs sind, sind zumeist von den Qualitäten des seltenen Franzosen überzeugt. Oft muss man den Dingen eben eine Chance geben.

JB

TECHNISCHE DATEN / TESTWERTE



	RENAULT	VOLVO
MOTOR		
Typ / Bauart / Ventile pro Zylinder / Schadstoffnorm	Volvo Group Trucks DTI 13 / R6 / 4 / Euro 6	Volvo Group Trucks D13K / R6 / 4 / Euro 6
Bohrung x Hub (mm), Hubraum (l)	131 x 158 / 12,8	131 x 158 / 12,8
Einspritzsystem / Abgasreinigung	Pumpe-Düse / SCR, EGR; DPF	Pumpe-Düse / SCR, EGR; DPF
max. Leistung PS (kW) bei 1/min	480 (353) bei 1400 - 1900	460 (338) bei 1400 - 1800
max. Drehmoment (Nm) bei 1/min	2400 bei 950 - 1400	2300 bei 1000 - 1400
GETRIEBE/KUPPLUNG		
Hersteller / Typ	Volvo Group Trucks / Optidriver	Volvo Group Trucks / I-Shift
Schaltung	12 Gänge automatisiert	12 Gänge automatisiert
Getriebespreizung	14,94 - 1,00	14,94 - 1,00
Kupplung / Durchmesser (mm)	ZF Sachs / 430	ZF Sachs / 430
LENKUNG		
Hersteller / Typ / Übersetzung	ZF Servocom 8098 / 20,0:1	ZF Servocom 8098 / 20,0:1
Lenkraddurchmesser (mm)	460	450
FAHRWERK		
Federung		
vorne	Zweiblatt-Parabel	Zweiblatt-Parabel
hinten	Vierbalg-Luft	Vierbalg-Luft
Hinterachse		
Bauart	einfach untersetzte Hypoidachse	einfach untersetzte Hypoidachse
Hinterachsübersetzung	i=2,64	i=2,79
Vorderachse		
Hersteller / Bauart	Volvo Group Trucks/ Faustachse	Volvo Group Trucks/ Faustachse
Räder		
Reifendimension	315/70 R 22,5	315/70 R 22,5
Reifentyp	Continental HSR2	Continental HSR2
KABINE		
Typ	High Sleeper Cab	Globetrotter XL
Bremse		
vorne / hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Motorbremse/Retarder	Optibrake / ohne	VEB+ / ohne
MASSE		
L x B x H (mm)	5990 x 2499 x 3878	5885 x 2490 x 3810
Radstand (mm)	3800	3600
Gewicht (Testgewicht; 400 l Diesel; 60 l Adblue) (kg)	7680	7700
Geräusche (Stand / Bett / 85 km/h / Motorbremsbetrieb)	57 / 59 / 66 / 68	50 / 58 / 60 / 63