



1000 Punten Test Euro 4 en 5 AdBlue:

Close finish!

In de jaarlijkse 1000 Punten Test gaat het - hoe kan het ook anders - om Euro 4 en Euro 5 trucks. Getest werden vier trekkers tussen de 480 en 500 pk, die allemaal gebruik maken van SCR-techniek. Vier keer AdBlue dus.

Het segment aan de onderkant van de vijfhonderd pk grens wint snel aan populariteit. Wij legden vier trekkers een volle week lang langs de meetlat en daarvoor kregen we alle medewerking. Alle vier merken hebben van te voren uitvoerige testritten gedaan op onze testroute op Autobahn 62 en 1 en daarbij werden diverse achterasoverbrengingen getest, voordat de definitieve keuze werd gemaakt. In het geval van Scania is dat een op het eerste gezicht wat vreemde. Zij komen namelijk op de proppen met een erg korte overbrenging, waardoor de V8 bij 85 kilometer per uur zo'n 1485 toeren maakt. Het voordeel van zo'n korte achteras is dat de schakelautomaat maar weinig te doen heeft. Op het gehele traject schakelt de Opticruise slechts drie keer! Wat ook opvalt aan de deelnemende trucks is dat ze allemaal gebruik maken van SCR, met AdBlue dus. MAN had jammer genoeg de nieuwe D26-motor voor deze vermogens nog niet klaar met EGR, en Scania koos voor de V8 500 boven de zes cilinder met 470 pk en EGR. Helaas ging DAF niet op onze uitnodiging in om de nieuwe XF105 voor deze test in te zetten.

De test

Het eerste deel van de test heeft vooral betrekking op het rijden en het verbruik. Op dag één worden de combinaties gewogen, de bandenspanning gecontroleerd en worden de kilometer-

tellers gecontroleerd. Verder worden ook de decibellen gemeten deze eerste dag. De tweede dag gaan we op weg vanaf Raststätte Hochwald. De route gaat richting Trier en vervolgens richting Koblenz. Vervolgens rijden we terug om de hoge klim vanuit het Moseltal te maken. Daarna rijden we richting Pirmasens over de A62 om bij Kusel weer om te keren naar Hochwald. In totaal is het een rit van twee uur en een kwartier. De vier testchauffeurs komen uit Spanje, Frankrijk, België en Nederland en alle vier de chauffeurs rijden het parcours vijf keer. De eerste rit is om de route te leren kennen, maar daarna wordt het serieus. Het belangrijkste is een zo constant mogelijke rijstijl. De resultaten moeten per auto vergelijkbaar zijn en daarom rijden we constant 85. In afdalingen laten we de snelheid oplopen tot 90. Om te voorkomen dat we van het gas af moeten voor langzaam verkeer gaan we erg vroeg naar links. Na iedere rit wordt er omgekoppeld, waardoor iedere trekker een rit met elke trailer maakt. Hierdoor worden de verschillen in rolweerstand van de opleggers geneutraliseerd. Bij de testritten wordt door de bijrijder een omslachtige administratie gevoerd. Om de kilometer worden de gegevens van de stopwatch en de brandstof verbruiksmeter geneoteerd. Bergop gebeurt dat zelfs iedere vijfhonderd meter! Hierdoor ontstaat er een gedetailleerd beeld van het verbruik en de snelheid op iedere mogelijke



etappe. Met die gegevens kunnen eventuele calamiteiten verrekend worden, maar we kunnen ook exact zien waar de meeste liters gevraagd worden. Vervol-



gens is de hele testcrew maar liefst drie dagen bezig met het meten van allerlei zaken zoals de instappen, bedden en de verstelmogelijkheden van stoelen en

stuurwielen. Ook de dode hoeken worden gemeten, net als de inhoud van de opbergkasten. Uiteraard hebben we ook nu weer onze standaard bepakkings

in alle cabines gestopt om te kijken hoe praktisch de opbergruimtes zijn. Inhoud is één ding, praktisch is soms heel wat anders, zo blijkt. ■

**1000
punten test**

Iveco: fijne truck voor chauffeur

De Iveco Stralis is een AS-uitvoering met 480 pk in Euro 5 uitvoering. De Cursor 13 motor heeft een cilinderinhoud van 12880 cc en deze zescilinder is voorzien van EDC-gestuurde pompinjectors. Eén van de geheimen van de Cursor-motor is de variabele turbogeometrie waardoor de turbo over een groter toereengebied een bijdrage levert aan rendement en vermogen. De Iveco stuurt strak en trekt als een beer. In de test rijden we met een 480 pk uitvoering, maar inmiddels heeft Iveco de motorenkeuze veranderd. De 480 gaat voortaan als 500 pk door het leven. Meer vermogen dus, en een iets hoger

koppel. Verder is inmiddels ook de bediening van de AS-Tronic automatisch veranderd. Die zit voortaan aan de stuurkolom, waardoor de joystick-achtige pook op de vloer verdwenen is. Een andere noviteit is dat er bij de nieuwe modellen andere spiegels gemonteerd worden. Die nieuwe spiegels hebben zo ongeveer de vormgeving van de Scania-spiegels. Alles bij elkaar toch weer een aardige update van de Stralis. Het merk is in Nederland niet sterk vertegenwoordigd en kennelijk maakt onbekend nog steeds onbemind. Voor de chauffeur is zo'n Stralis namelijk helemaal geen straf. De cabine is ruim, de decibellen blijven keurig binnen de perken en de auto stuurt gewoon fijn. Het interieur is wat afwijkend met al dat felgrijze kunststof, maar lelijk is het niet.

Het doet allemaal wat goedkoop aan, maar toch is het beslist een fijne cabine. De uitvoering waar we mee rijden is een zogenaamde 'single driver' cabine met een zitje op de plaats van het onderbed. Beneden slapen kan wel, maar boven heb je

veel meer ruimte en comfort. Om in dat bed te klimmen is er een ladder ingebouwd in de onderkant van het bed, maar in de praktijk zal de koelkast meestal wel als opstapje gebruikt worden. Het bovenbed zelf bestaat uit twee delen

waardoor er een naad in het midden ontstaat in de lengterichting. Het is wel te doen, maar echt ideaal is het niet. Er is uiteraard ook een versie met een normaal onderbed leverbaar en daar zou onze voorkeur naar uitgaan. ■



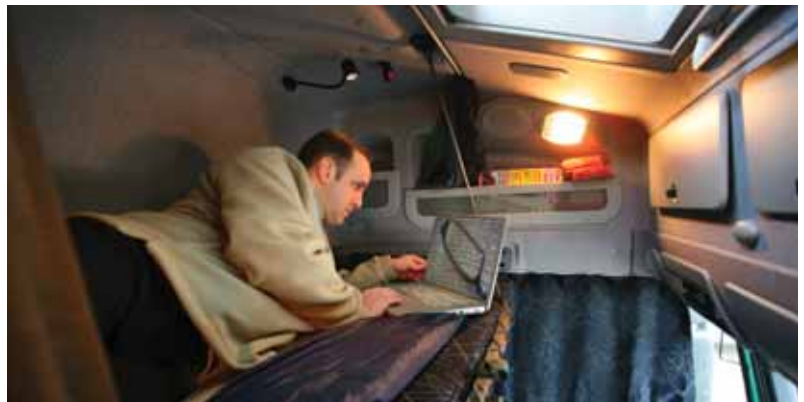
Veel verbeterd

Iveco heeft nogal wat zaken in de Stralis-cabine verbeterd, zoals de bediening van de schakelautomaat.



Veel grijze kunststof

Iveco gebruikt in de cabine nogal wat grijze kunststof, maar het is voor de chauffeur toch een fijne, complete cabine.



Gedeelde matras

Het is jammer dat de matras in de Iveco uit twee delen bestaat.



Veel bergruimte

De Iveco-cabine biedt veel bergruimte die bovendien goed afsluitbaar is.

Technische gegevens Iveco

| | |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Motor: | 6 cil. Lijn Euro 5 |
| Cilinderinhoud | 12 880 cc |
| Vermogen | 480 pk (353kW) bij 1900 toeren |
| Max koppel | 2200 Nm tussen 1000 en 1450 toeren |
| Versnellingsbak | ZF 12AS 2330 DD, driegang hoofdbak met range- En splittergroep. 12 gangen |
| Achterasreductie | 2,85 : 1 |
| Remmen | Elektronisch aangestuurde schijfremmen rondom |
| Motorremcapaciteit: | 300 kW bij 2200 toeren |
| Cabinevering | vierpunts luchtvering |
| Gewicht op weegbrug | 7480 kg |
| Serviceinterval (oliewissel) | 150 000 km |



Scania: V8 scoort uitstekend



Veel functies op het stuurwiel

Scania gebruikt alle beschikbare plaatsen op het stuurwiel voor bedieningsknoppen.



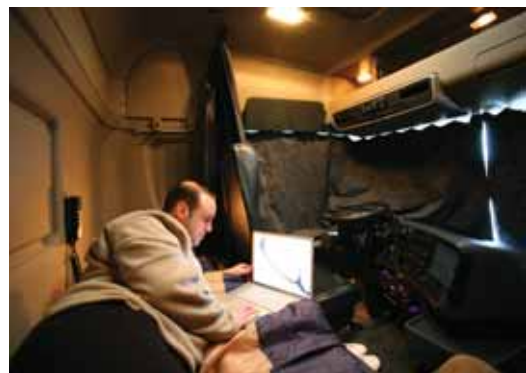
Groot scherm

De Scania heeft het grootste LCD-scherm van alle geteste trucks.



Open kastjes

De door ons geteste Scania heeft bovenkasten zonder kleppen.



Losse stukken

De Scania-matras bestaat uit meerdere losse delen.

Scania levert zowel EGR-als SCR-techniek en onze verwachting was dan ook dat er een R 470 met EGR zou deelnemen aan de test. Omdat de overige merken met 480 en 500 pk trekkers op de prop-pen kwamen, besloot Scania een R 500 in Euro 5 uitvoering in te zetten. Dat betekent een V8, en dus ook SCR. Bij deze test is het verbruik van groot belang, maar ook zaken als gemiddelde snelheid en rijgenot spelen een belangrijke rol. Scania zet dus vooral in op die aspecten waarbij het wat hogere verbruik van de V8 voor lief wordt genomen. Ook het eigen gewicht van de V8 is wat hoger dan de zescilinder lijnmotor, en dat gaat ten koste van het laadvermo-

gen. De 16 liter grote V8 machine heeft een koppel van 2500 Nm tussen de 1000 en 1350 omwentelingen en dat zorgt er samen met de korte achterasoverbrenging van 3,27:1 voor, dat bergen rap worden genomen. In het gedeelte rijgedrag en prestaties scoort de V8 dan ook het best van allemaal! Bij het brandstofverbruik worden die extra punten helaas voor Scania weer teniet gedaan door de 16 liter grote krachtbron. In de cabine verbazen we ons weer eens over het onderbed met al die losse delen. Verder ontbreken er nog steeds kleppen voor de bovenkastjes en zijn er bijvoorbeeld geen lectuurnetjes aanwezig. Ook een plekje voor je

persoonlijke spullen bij het bed ontbreekt. Maar eenmaal onderweg met de Scania vergeet je die nadelen allemaal. De zit achter het nog steeds unieke verstelbare stuurwiel is geweldig en een

aan kan wennen is dat perfect nu, vooral met de vier balgen op de achteras en ook de bediening van de OptiCruise-automaat is erg handig. Het enige waar ik maar niet

aan kan wennen is dat koppelingspedaal. Na ieder ritje kom ik weer hordend en stotend tot stilstand omdat ik het ding vergeet. Het is dan ook vreemd, je rijdt automatisch totdat je stilstaat. ■

Technische gegevens Scania

| | |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Motor..... | V8 Euro 5 |
| Cilinderinhoud | 15 600 cc |
| Vermogen | 500 pk (368 kW) bij 1800 toeren |
| Max koppel | 2500 Nm tussen 1000 en 1350 toeren |
| Koppeling | Automatisch bediende enkele droge plaat met Luchtdrukbevestiging. 430 mm doorsnee |
| Versnellingsbak | Scania GRS900 R, driegang hoofdbak met Range- en splittergroep. 12 gangen |
| Achterasreductie | 3,27 : 1 |
| Remmen..... | Elektronisch aangestuurde schijfremmen rondom |
| Motorremcapaciteit | 304 kW bij 2400 toeren |
| Cabinevering | vierpunts luchtvering |
| Gewicht op weegbrug | 7650 kg |
| Serviceinterval (oliewissel)..... | tot 90 000 km |



1000
punten test

Volvo: bergbestormer

De Volvo FH is voorzien van de nieuwe D13A-motor en levert 480 pk. De truck is uitgevoerd in Euro 4 uitvoering en is net als de andere drie voorzien van SCR. Volvo levert ook twee EGR-modellen van 390 en 430 pk, maar die zijn voorzien van de 'oude' D12-motor en de vorige

Volvo voor de test voor een 2,79:1 achterasverbrenning en dat leidt tot lagere toerentallen, maar iets meer schakelen. Nu tellen wij het aantal schakelingen in deze test wel, maar de waarde daarvan is steeds minder, aangezien we met geautomatiseerde bakken te maken hebben. De Volvo draait bij 85 kilometer per uur 1230 toeren en daarmee zit de motor prachtig in zijn maximale koppel. Dat zorgt niet alleen voor een prettig laag



Wennen aan koppelpedaal
**Volvo is de enige die in combinatie met een schakelauto-
maat toch een koppelpedaal monteert. Een principe
dat vóór- en tegenstanders heeft.**



Fraaie vorm

Qua styling is het Volvo-dashboard het mooiste van allemaal.

generatie I-Shift. Die motoren worden nog gebouwd voor onder meer de USA en Japan, maar volgens Volvo ligt het verbruik met de EGR-techniek tot maximaal 5 procent hoger dan bij de nieuwe D13A met SCR. De Zweden zetten hun kaarten dan eigenlijk ook volledig in op SCR voor Europa. De geheel nieuwe 13 liter zescilinder lijnmotor levert 2400 Nm tussen de 1050 en 1400 toeren en daarmee is ook deze Volvo beslist een bergbestormer. Anders dan Scania koos

verbruik, maar ook voor rust in de cabine. De decibelmeting toont aan dat alle vier de trucks vlak bij elkaar zitten qua geluid, maar in de Volvo is de toonhoogte erg prettig. De Globetrotter-cabine staat trouwens op nieuw ontworpen luchtvering en dat scheelt een slok op een borrel. De FH-cabines hadden tot nu toe nogal wat last van rolneigingen in bochten, maar dat is nu over. Het enige punt van kritiek is de vering van de vooras. Die is voor het mooie nog wat te hard. ■



Oog voor details

Ook details kregen aandacht van de Volvo-ontwerpers.



Uitstekend bed

Het bed in de Volvo Globetrotter voldoet aan alle wensen en eisen.

Technische gegevens Volvo

| | |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Motor..... | 6 cil. Lijn Euro 4 |
| Cilinderinhoud | 12 800 cc |
| Vermogen | 480 pk (353kW) bij 1800 toeren |
| Max koppel | 2400 Nm tussen 1050 en 1400 toeren |
| Koppeling | Automatisch bediende enkele droge plaat Met luchtdrukbevestiging. 430 mm doorsnee. |
| Versnellingsbak | Volvo I-Shift, driegang hoofdbak met range- en splittergroep. 12 gangen. |
| Achterasreductie | 2,79:1 |
| Remmen..... | Elektronisch aangestuurde schijfremmen rondom |
| Motorremcapaciteit: | 300 kW bij 2300 toeren |
| Cabinevering | Voor staal, achter luchtbalgen |
| Vering | Voor paraboolvering/ achter vierbalgs luchtvering. |
| Gewicht op weegbrug | 7560 kg |
| Serviceinterval (oliewissel)..... | tot 100 000 km |



Mercedes-Benz: meest verkochte AdBlue-truck



Mooie materialen

In de Actros-cabine worden mooie materialen gebruikt.



Lagere cabine

Om in de Mercedes LS-cabine te komen is een tredje minder nodig, maar comfort en uitrusting zijn gelijk aan de MegaSpace.



Toch veel bergruimte

Ook al is het de 'lage' uitvoering, bergruimte is er voldoende in de Mercedes LS-cabine.



Boven slapen

Het bovenbed van de Actros heeft de fameuze lattoflexbodem.

Net als Volvo is ook Mercedes vertegenwoordigd met een Euro 4 uitvoering. De Actros 1848 LS heeft de bekende OM501 LA V6 motor onder de cabine staan. Deze 12 liter krachtbron is voorzien van 'Blue-Tec' techniek, zoals dit merk SCR noemt. Mercedes was de grote gangmaker van deze techniek en inmiddels heeft deze firma al zo'n tienduizend Euro 4 en 5 vrachtwagens geproduceerd. Achter de V6 is de 'oude' Telligent geautomatiseerde 16 bak gemonteerd. Dat is een gesynchroniseerde bak die inmiddels is vervangen door de nieuwe generatie onder de naam Powershift. Die bak is ongesynchroniseerd, net als

de AS-Tronic en de I-Shift van Volvo. Dat scheelt in eigen gewicht, maar vooral in reactietijd. Dat laatste is iets waar de Actros met de 'oude' Telligent-automaat waar wij mee rijden duidelijk in tekort schiet. Met name in bochten reageert de schakelautomaat gewoon trager dan de anderen. De LS-cabine is zeg maar de lage uitvoering van de Actros. Het verschil merk je bij het instappen, want dat ene treetje extra scheelt behoorlijk. In het interieur is het grote verschil dat de LS een motortunnel heeft in plaats van een vlakke vloer. Daardoor vervalt de mooie grote schuiflade onder de koelkast en missen er

wat opbergvakjes. Voor de rest is het interieur gelijk aan de MegaSpace en daar is niks mis mee. Er is voldoende opbergruimte, er zijn fraaie materialen gebruikt en alles ziet er keurig uit. Het onderbed is niet het grootste,

maar er ligt wel een fijne, echte matras. Mercedes promoot het boven slapen in de Actros vanwege de speciale Lattoflex-lattenbodem. Op zich een

uitstekend bed, alleen moet je wel steeds de rugleuning van beide stoelen naar voren klappen voordat het bed naar beneden kan. ■

Technische gegevens Mercedes-Benz

| | |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Motor..... | V6 Euro 4 |
| Cilinderinhoud | 11 946 cc |
| Vermogen | 476 pk (350 kW) bij 1800 toeren |
| Max koppel | 2300 Nm bij 1080 toeren |
| Versnellingsbak | Mercedes-Benz G 231-16, viergangs hoofdbak met Range- en splittergroep. 16 gangen |
| Achterasreductie | 2,85 : 1 |
| Remmen..... | Elektronisch aangestuurde schijfremmen rondom |
| Motorremcapaciteit | 320 kW bij 2300 toeren |
| Cabinevering | vierpunts schroefvering |
| Gewicht op weegbrug | 7380 kg |
| Serviceinterval (oliewissel)..... | tot 120 000 km |



**1000
punten test**

Scores dicht bij elkaar!

Opzet bij de 1000 Punten Test is dat de trucks op zoveel mogelijk aspecten worden vergeleken en beoordeeld. Voor een groot deel worden de punten toegekend door de deelnemende journalisten, de rest van de punten ontstaat door de testresultaten en de metingen.

Waar het gaat om de cabine, de instap, de afwerking en de opbergvakken zijn in totaal 190 van de 1000 punten te verdienen. De Mercedes en de Volvo scoren hier het hoogst. De Scania haalt hier de minste punten, zelfs nog onder de Iveco en dat zal menigeen verbazen. Bij het onderdeel 'rijden' gaat het vooral om hoe de truck aanvoelt, over de klimaatbeheersing in de cabine en onder meer het remmen. Hier zijn 200 punten te verdienen en daarbij scoren de beide Zweden het hoogste. Hier is de laagste positie voor de Mercedes.

Het volgende hoofdstuk is 'aandrijflijn en prestaties' en dat is het onder-

deel waar Scania op wint. De dikke V8 in combinatie met de korte achterasoverbrenging zorgt hier voor winst. De Volvo is hier een goede tweede, terwijl de Mercedes alweer als hekkensluiter fungeert. Bij het brandstofverbruik is de Mercedes-Benz Actros echter de winnaar, direct gevolgd door de Iveco en de Volvo. De Scania laat hier met zijn V8 logischerwijs wat punten vallen.

Op het gebied van kosten en baten kijken we ondermeer naar het laadvermogen, de onderhoudsinterval en de standaard specificatie. Hierbij wint de Scania, gevolgd door de Mercedes, de Volvo en de Iveco. Op het gebied van veiligheid scoort de Scania het hoogst. De Mercedes is hier tweede en de Volvo en Iveco delen de laatste plaats. Dat lijkt vreemd voor Volvo, het Zweedse merk dat het woord 'safety' zo ongeveer uit heeft gevonden, maar deze uitkomst heeft alles te maken met de dode hoeken. Vooral de grote spiegelhuizen van de Volvo zorgen voor flinke dode hoeken.

Toch is de Volvo Globetrotter uiteindelijk de winnaar van het totaal-



Meten

Testen, meten en bespreken, een volle week lang.

klassement, gevolgd door de Scania. De Mercedes-Benz Actros eindigt op een derde plaats en de Iveco als vierde. De grote verliezer is wat ons betreft DAF, want die had met de nieuwe XF105 hier zeker goed gescoord. Een kanttekening bij de totaalscore is wel dat de onderlinge verschillen erg klein zijn. Het verschil tussen de nummers 1 en 4 is dertig punten ofwel 0,3%.

Wat ten slotte ook nog opvalt, zijn de forse verschillen in het verbruik van AdBlue. Iveco is de zuinigste met 1,15 l/100



Zicht

Bij elke truck werden de dode hoeken gemeten.

km. Volvo heeft maar liefst 1,84 l/100 km nodig. Ook het uitgangspunt dat een Euro 5 truck meer AdBlue gebruikt

dan een truck met Euro 4 motor, gaat tijdens deze test niet op. ■

leip van der Meer

Prestaties en brandstofverbruik

| | Iveco | Mercedes | Scania | Volvo |
|------------------------------------------------------------------------|-------|----------|--------|-------|
| Verbruik | | | | |
| Deellastverbruik bij 85 km/u In liters per 100 km | 27,4 | 26,8 | 29,4 | 27,4 |
| Vollastverbruik op acht hellingen in liters per 100 km | 99,9 | 97,9 | 106,0 | 102,2 |
| Aantal schakelingen tijdens hellingen per ronde | 45 | 45 | 12 | 31 |
| Gemiddeld verbruik over totale testroute (714 km) in liters per 100 km | 38,5 | 38,5 | 41,6 | 38,5 |
| Gemiddelde snelheid over totale route in km per uur | 82 | 82,3 | 83,1 | 82,3 |
| AdBlue-verbruik in liters per 100 km | 1,15 | 1,55 | 1,42 | 1,84 |
| Acceleratie doorschakelend | | | | |
| Van 0 tot 60 km per uur | 28,5 | 30,9 | 27,2 | 26,2 |
| Van 0 tot 85 km per uur | 50,1 | 54,9 | 49,2 | 46,9 |
| In hoogste versnelling van 60 tot 85 km per uur | 29,6 | 30,6 | 22,2 | 29,1 |
| Geluid in cabine | | | | |
| Bij 85 km In Db(A) | 64,3 | 64,2 | 64,0 | 64,4 |
| Bij vollast in Db(A) | 67,5 | 67,9 | 66,8 | 67,0 |

Puntentelling 1000 Punten Test

| | Iveco | Mercedes | Scania | Volvo |
|--------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Cabine: | | | | |
| Dagelijkse controlepunten, kantelen, plaats zekeringen | 10 | 8 | 8 | 9 |
| Instap, opstappen opstap voor en achter cabine | 12 | 10 | 10 | 11 |
| Standaard uitrusting | 18 | 18 | 17 | 17 |
| Opbergruimte totaal | 15 | 15 | 14 | 17 |
| Plaatsing opbergruimtes | 12 | 17 | 12 | 16 |
| Cabine afmetingen (inhoud) | 17 | 18 | 16 | 16 |
| Werkplek chauffeur | 30 | 34 | 34 | 36 |
| Bedden | 18 | 19 | 16 | 18 |
| Afwerking en kwaliteit interieur | 13 | 19 | 15 | 18 |
| Totaal aantal punten cabine | 145 | 158 | 142 | 158 |
| Rijden: | | | | |
| Rijcomfort | 47 | 49 | 50 | 50 |
| Weggedrag/besturing | 44 | 42 | 45 | 42 |
| Remmen | 46 | 49 | 48 | 49 |
| Bediening auto-transmissie | 39 | 35 | 38 | 40 |
| Totaal aantal punten rijden | 176 | 175 | 181 | 181 |
| Aandrijflijn/prestaties: | | | | |
| Motorkarakteristiek | 20 | 19 | 23 | 22 |
| Versnellingsbak | 21 | 22 | 20 | 21 |
| Achteras overbrenging | 19 | 19 | 23 | 20 |
| Retarder | 29 | 28 | 31 | 29 |
| Aantal schakelingen/gedrag | 23 | 24 | 40 | 29 |
| Prestaties | 40 | 39 | 46 | 43 |
| Totaal aantal punten aandrijflijn/prestaties | 152 | 151 | 183 | 164 |
| Brandstofverbruik: | | | | |
| Bij 85 km per uur constant | 31 | 31 | 25 | 31 |
| Bij vollast-bergop | 14 | 15 | 11 | 13 |
| Overall verbruik | 73 | 73 | 64 | 73 |
| Totaal aantal punten brandstofverbruik | 118 | 119 | 100 | 117 |
| Kosten/laadvermogen: | | | | |
| Netto laadvermogen | 37 | 38 | 35 | 33 |
| Onderhoudsinterval/kosten | 29 | 28 | 27 | 28 |
| Afschrijving | 53 | 56 | 60 | 57 |
| Beschikbare specificaties | 22 | 21 | 24 | 24 |
| Totaal aantal punten kosten/laadvermogen | 141 | 143 | 146 | 142 |
| Veiligheid: | | | | |
| Motorrem | 34 | 35 | 35 | 34 |
| Beschikbare veiligheidsopties | 19 | 19 | 17 | 19 |
| Licht en zicht | 43 | 43 | 46 | 43 |
| Veiligheids gordels | 14 | 14 | 14 | 14 |
| Totaal aantal punten veiligheid | 110 | 111 | 112 | 110 |
| Totale eindscore punten | 842 | 857 | 864 | 872 |

SCR

De vier geteste trucks maken gebruik van SCR-techniek ofwel Selective Cathalytic Reduction. Deze techniek wordt zowel voor Euro 4 als Euro 5 gebruikt, het verschil zit hem alleen in de hoeveelheid AdBlue die wordt ingespoten. Voor Euro 4 is dat ongeveer vier procent van de hoeveelheid dieselolie, en bij Euro 5 is dat 6 procent. Uiteraard meten we tijdens deze test ook het echte verbruik in de praktijk, want deze cijfers zijn opgegeven door de fabrikanten. De voorstanders van SCR zeggen dat met name het brandstofverbruik beter is dan bij voertuigen die gebruik maken van uitlaatgasrecirculatie ofwel EGR. De eerste testen die wij met EGR deden wezen geen hoger verbruik uit, maar helaas hebben we nog geen echt vergelijkingsmateriaal in de vorm van een vergelijkingstest met EGR én SCR. Voordelen van SCR zijn wel dat de temperatuurhuishouding van de motor eenvoudiger in de hand is te houden en dat de onderhoudsintervallen niet verkort worden. Bij EGR is dat wel het geval doordat de olie sneller vervuult. Dat is een gevolg van het opnieuw inspuiten van uitlaatgassen in de verbrandingskamers. Nadeel van SCR is dan weer dat er AdBlue getankt moet worden.

