Renault Trucks T mit einem an den Optifuel Lab 2 angelehnten Anhänger

Alle wichtigen Funktionen lassen sich per Fernsteuerung vom Bett aus bedienen.

Sicht in den Himmel der Kabine, die fix verbaute Leiter erleichtert den Zugang zum oberen Bett, der Sicherheitsgurt am verstellbaren Fahrersitz ist rot.

Entspannungsecke und komfortabler Ruhebereich

Top-Arbeitsplatz im geräuscharmen High-Sleeper-Fahrerhaus

Der neue DTI 11 I-Euro 6-Motor wird in drei Leistungsstufen mit 380, 430 und 460 PS angeboten.

SIEGREICHER FRANZOSE

Was vor 24 Jahren dem Fernverkehrs-Revolutionär Magnum gelang, kann für 2015 sein Nachfahre, der Renault Trucks T, für sich verbuchen: den Titelgewinn „Truck of the Year". Wir waren mit ihm auf Testfahrt.

Renault Trucks nahm die Umstellung auf die Euro 6-Norm zum Anlass, alle Baureihen völlig neu aufzustellen. Der Fernverkehr stellte dabei einen ganz wesentlichen Schwerpunkt dar. Aus diesem Grund betrat man bei der Entwicklung der T-Baureihe in vielerlei Hinsicht völliges Neuland. Zum Beispiel nahmen internationale Kunden an der Fahrzeugkonzeption teil und fuhren zusammen mit den Werksteams die härtesten Tests der Unternehmensgeschichte rund um den Globus. Über 10 Mio. Testkilometer in einem Temperaturfenster von rund 100 Grad sowie 5 Mio. Stunden (!) auf Prüfständen hat man dabei mit 300 Prototypen zurückgelegt.

DAS FAHRERHAUS

Das charakteristische Design der Kabine verfügt mit seinem trapezförmigen Grundriss über eine von Grund auf ganz gezielte aerodynamische Auslegung und trägt zur Kraftstoffersparnis mit einer Windschutzscheibenneigung von 12°, einer Breite von 2,30 m vorne und 2,50 m hinten bei. Verbesserte Sicht inklusive. Kompetenz gepaart mit der Erfahrung aus der Vergangenheit steckt hier an allen Ecken und Enden mit drinnen. Der legendäre Renault Magnum hat seine Schuldigkeit hier ebenso wie der erfolgreiche Premium Route getan. Stimmig wirken weiterhin die Seitenfender, -verkleidungen (mit Gummilippen) und der auf Wunsch per Fernsteuerung verstellbare Dachspoiler (auch mit Gummilippen) in das Design mit. Dass dieser Truck eine Maschine, ein Werkzeug zum Geldverdienen ist, unterstreicht man dabei überall mit der auffallend bissigen Maschinengestaltung, die wohl auch Schwarzenegger für seinen Terminator gut gebrauchen hätte können, der Kabine und einer roten Eigner-/Fahrerplakette (gravurfähig). Unser Testwagen verfügte über die Sleeper Cab, ein langes Fahrerhaus mit erhöhtem Dach, 200 mm Motortunnel und einer zweiten Schlafliege als optionale Zusatzausstattung . Darüber liegt hier nur mehr das ultimative Flaggschiff mit der High Sleeper Cab, sprich einem langen Hochdachfahrerhaus mit komplett flachem Wagenboden, wie wir ihn vom Renault Magnum her kennen, nun allerdings durchwegs aus Stahlblech gefertigt. Der Aufstieg in die Kanzel erfolgt über beleuchtete rutschfeste Stufen, die immer vor der Vorderachse liegen. Die Kabine bietet einen Türöffnungswinkel von 85°, womit Kletteraktionen à la Magnum endgültig der Geschichte angehören. Fahrerseitig liegt ein Staufach, das sowohl von außen als auch von innen prima zugänglich ist. Oben angekommen, spielt die Musik gleich RECARO-Töne vom Feinsten. Neben der standardisierten Luftfederung finden wir Sitzheizung, -belüftung und verstellbare Kopf-, Seiten- sowie Lendenwirbelstützen und 98 cm Beinfreiheit. Das Lenkrad lässt sich weitreichend verstellen und kann in der höchsten Stellung arretiert werden. Die Lenkung des Testwagens erwies sich als sehr gut. Die Schalterbelegung des Armaturenträgers kann dank Datenbussystem ohne großen Aufwand teilweise individuell angepasst werden. Einige Tasten sind zudem rechts unten leicht aufgezogen, um den richtigen Druck treffsicher zu machen – einzigartig, echt top! Flexibilität gibt es aber auch andernorts. Im Instrumentencluster können die Startseite des Infodisplays, die Seite des Digitaltachos, die Einstellungen für Heizung oder Klimaanlage, der Wecker und sogar die Modusvorwahl betreffend der wirtschaftlichen Fahrweise für zehn Fahrer einfach hinterlegt werden. Beim Stecken der Fahrerkarte wird automatisch vorkonfiguriert. Über Bedienungsräder lassen sich die unterschiedlichen Menüs übersichtlich anzeigen. Das Display konnte beim Testwagen die Achslasten von allen Achsen anzeigen. Somit war klar, dass die Vorderachse über die optionale Luftfederung verfügte. Die Einsatz- und Ruhezeiten des Fahrers können bei gesteckter Karte dargestellt werden. Bei der weiteren Instrumentierung verfolgt man klar einen französischen Touch. Sowohl Optik als auch Software verlassen hier den schwedischen Konzernweg komplett. Die wichtigsten Informationen werden übersichtlich mit Zeigerinstrumenten dargestellt. Telefon, Radio oder auch der Abstandsregeltempomat sind fast intuitiv zu bedienen, wenn man zu den oberen auch die unter dem Lenkrad angenehm eingebetteten Tasten gefunden hat. Tempo und Entfernung von vorausfahrenden Fahrzeugen werden übersichtlich angezeigt. Der Radarsensor sitzt jetzt ebenso wie die Spurkamera an der Frontscheibe. Der niedrige Motortunnel stellt einen Komfortgewinn gegenüber bisherigen Lösungen mit Tunnel dar. Arbeits- und Wohnraum wurden deutlich optisch abgetrennt und bieten alles, was man heute von einem modernen Lkw erwartet. Staufächer und Ablagen geben genug Raum, den Job ordentlich zu erledigen. Der Kühlschrank fasst 24 l. Die Matratze des unteren Bettes bietet eine Ausziehfunktion, bei der die Liege auf 80 cm verbreitert werden kann. Das obere Bett trägt eine Klappleiter. Multifunktional lassen sich Fahrerhausbeleuchtung, Radio, Telefon, Heizung bzw. Klimaanlage, Türverriegelung, Fensterheber und Schiebedach vom Bett aus bedienen. Vom etwas entschärften Spurassistenten reicht die Palette über einen adaptiven Tempomat bis hin zum nun auch bei Renault Trucks eingeführten Optiroll-Betrieb – der beim Test ganz ausgezeichnet funktionierte. Jedoch hat man sich vorerst gegen eine GPS-Tempomatlösung bei Renault Trucks entschieden. Für den Fall der Fälle ist ein Auffahrwarnsystem (bis 60 % Bremsleistung) verbaut. Die Handbremse löst automatisch beim Vorwärts- und Rückwärtsanfahren. In der Kontrollstellung wird der Anhänger gebremst. Eine automatische Einschaltung der Scheibenwischer findet sich ebenso an Bord wie eine Scheinwerferautomatik und Abbiegelicht. Optional ist der Einbruchschutz an den Türen, der den Fahrer mit Sicherheit ruhig schlafen lässt. Eine 24/7-Pannenhilfetaste lässt sich ebenfalls mitordern, damit über Geolokalisierung und Übertragung der technischen Fahrzeugdaten möglichst rasche Hilfe von einem der 1600 Vertriebs- und Servicepartner in Europa anrollen kann. Bei unserem Testwagen fand sich ein Sensor für die Verriegelung der Sattelkupplung. In puncto Wirtschaftlichkeit stehen eine Vorrüstung für Optifleet, der Renault Trucks Flottenmanagement-Software, ebenso wie Optifuel Infomax und das GWB-taugliche Eco-Fahrertraining im Programmheft. Das Testfahrzeug war im Fahrbetrieb selbst unter Volllast unglaublich leise und frei von jeglichen Klappergeräuschen.

DER MOTOR

Euro 6 wurde dank EGR, einer verbesserten Motorsteuerung und einem völlig überarbeiteten SCR-System ermöglicht. Die Leistung bei der katalytischen Reduktion konnte durch den Einsatz neuer Werkstoffe entscheidend verbessert werden. Die NOx-Emissionen werden noch weiter als bisher gedrückt, trotzdem kommt man natürlich um einen Partikelfilter nicht herum. Bei Bedarf ist dieser in knapp einer Minute zu wechseln. Das Aggregat verfügt zusätzlich über eine 7. Einspritzdüse im Abgastrakt, um ggf. die Temperatur für die Katalysatoren zu halten bzw. den Partikelfilter zu regenerieren. Mit nur 700 mm Breite zählt das aufwändige Auspuffsystem zu den kleinsten am Markt. Der neue DTI 11 l-Common Rail-Reihensechszylinder wird in drei Leistungsstufen von 380 PS und 1800 Nm über 430 PS mit 2050 Nm sowie in der von uns gefahrenen höchsten Stufe mit 460 PS mit 2200 Nm Drehmoment angeboten. Man kommt damit auf jeden Fall sehr gut klar, wie unser Test selbst mit 40 t Gesamtgewicht beim Durchschnittstempo zeigt. Das automatisierte Optidriver-Getriebe wurde bei der T-Range in den Serienumfang aufgenommen – bravo! Drei unterschiedliche Programme können hier leicht vom Fahrer angewählt werden. Mit der Fuel Eco-Getriebesoftware kann man es, wenn wie bei unserem Test nur der Verbrauch wirklich wichtig ist, etwas langsamer angehen. Der Tempomat erlaubt sich dann auf Stufe 1 mehr Spielraum bei der Abweichung vom Marschtempo, dafür wird aber mit dem Sprit geknausert, wo es nur geht! Wer etwas weniger auf den Verbrauch schauen muss, der kann sozusagen auf den besten Kompromiss zwischen Verbrauch und Tempo (weniger Abweichung) also auf Stufe 2 drehen. Hat man es brandig, kostet es Geld, womit sich die dritte Wahl erklärt. Hier wird dann präzise auf die Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit geachtet. Beim Tempomat können zwei Wunschgeschwindigkeiten abgespeichert werden. Bei der Optiroll-Funktion wird wie bei den Mitbewerbern automatisch in einen kontrollierten Freilauf geschaltet, um die Schwungenergie in eine möglichst lange Rollphase umzusetzen. Optiroll arbeitet nur bei gesetztem Tempomat. Wer das nicht nützen will, kann diese Funktion auch selbst deaktivieren. Der Power-Modus war bei unserem Testvehikel auf AUS. Zum Sparen konnte man zusätzlich einen automatischen Motorstopp nach drei bzw. fünf Minuten programmieren. Die Auspuffbremse des 11 l-Motors bietet grundsätzlich 203 kW, jedoch ist die Motorbremse Optibrake bei allen Fahrzeugen mit automatisiertem Getriebe in Serie verbaut und bringt es auf eine Leistung von 303 kW bei 2300 Umdrehungen pro Minute. Wem das nicht reicht, der kann noch einen hydraulischen Voith Retarder, dessen Bedienhebel jetzt rechts vom Lenkrad sitzt, mit einer Leistung von 450 kW ordern. Mit einfach übersetzter 2,64er-Hinterachse ging es wirtschaftlich und entspannt über unsere Teststrecke. Bei 90 km/h im Schubbetrieb zeigten sich dabei rund 1280 U/min auf dem Drehzahlmesser. Bleibt beim Tempomat zu erwähnen, dass mehr und mehr Hersteller nur mehr 84 km/h setzen lassen, da sonst ein strafbarer Vorsatz zum Schnellfahren besteht. Mit dem Gaspedal lässt es sich aber dann kurzfristig (beim Überholen) doch bis auf 90 km/h beschleunigen. Gespart wird auch mit der Electronic Air Control Unit (EACU) und einer verbrauchsoptimierten Lenkhilfepumpe mit variablem Durchsatz sowie dem abschaltbaren Klimakompressor. Bis zu 1475 l Diesel (Testwagen 450 l) können beim Renault Truck T gebunkert werden. Die AdBlue-Tanks fassen 44 l oder wie beim Testwagen 64 l. Fahrfertig wog unser Testfahrzeug mit randvollen Tanks 7577 kg!

Angenehme Hintergrundbeleuchtung der Staufächer, 12° geneigte Frontscheibe

DIE TESTWERTE

Ebene Strecke 118,2 km	Zeit in Minuten	Verbrauchsanzeige Diesel in Liter	Ad Blue in Liter
Natschbach – Guntramsdorf	37'31"	6,57	Gegenwind
Guntramsdorf – Eisenstadt	61'11"	13,13	
Eisenstadt – Mattersburg	68'32"	17,16	
Mattersburg – Natschbach	92'48"	26,52	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	112'59"	40,85	
Maria-Schutz – Semmering	119'23"	45,95	
Semmering – Natschbach	145'06"	49,80	1,70
GESAMT Teststrecke 178,1 km			
	145'06"	50,50	inkl. AdBlue
Durchschnitt auf 100 km hochgerechnet	75,38 km/h	28,35	

Messgerät Fahrzeug:	52,65 l Diesel	Korrekturfaktor:	0,9458
frei von Luftblasen getankt:	49,80 l Diesel	Dieselpreis fix 2014:	1,439
		AdBlue-Preis fix 2014:	0,6

UNSER FAZIT

Bei Renault Trucks bietet man bei der neuen T-Range mit dem 11 l-Motor und der Optiroll- Funktion eine astreine Alternative, wenn Sparen gefragt ist. Mit 28,35 l/100 km (incl. AdBlue) auf dem harten Blickpunkt-Test (bei relativ unruhigen Windverhältnissen) kann man die Hersteller-Bezeichnung „Profitcenter" bestätigen. Fortschrittliche Lösungen im Bereich der Optik, der Aerodynamik und beim Komfort für die Fahrer fesselten die Jury der Truckwahl – wir verstehen warum.

Martin Zarazik

MEHR DAZU IN UNSERER NEU GESTYLTEN IPAD-APP

INTERNATIONALE TRANSPORT REVUE

SONDERDRUCK

TRAKTUELL

WWW.TRAKTUELL.AT | WWW.FIRMENFLOTTE.AT | WWW.WEKA-FACHMEDIEN.AT

RENAULT TRUCKS T

Der ITOY 2015 fährt im Österreichtest „TRAKTUELL500" einen neuen Verbrauchsrekord heraus. S. 2

COCKPIT

Die Instrumente im Renault Trucks T punkten durch gute Ablesbarkeit. S. 3

Der Truck of the Year 2015 im Österreichtest

Der Truck of the Year 2015 im großen Österreichtest

Kaum zum Truck of the Year 2015 gewählt, tritt der neue Renault Trucks T auch schon zum TRAKTUELL500, unserem gnadenlosen Österreichtest, an.

In Hannover wurde der Renault Trucks T zum Truck of the Year 2015 gekürt, jetzt fährt er bei unserem Österreichtest TRAKTUELL500 ein neues Verbrauchsergebnis heraus. Beim Sondermodell Renault Trucks T Optifuel profitiert man neben einer Preisersparnis von EUR 2.400,– auch von einem Optifuel Training

REKORDJAGD

Auf knapp 500 Kilometern überwinden wir mit dem Renault Trucks T die knackigen Hügel vor den Toren Wiens zwischen West- und Südautobahn, um dann mit dem Semmering gleich noch einmal ordentlich nachzulegen, bevor es ohne Pause direkt weiter zur Alpendurchquerung auf der A9 geht. Erst der lange Schlag auf der A1 zurück nach Wien verspricht dann Entspannung und deckt schonungslos die Qualitäten des Antriebsstrangs im Teillastbereich auf. Permanent jagen wir im Zuge von TRAKTUELL500 in rund sechseinhalb Stunden reiner Fahrzeit dem optimalen Verbrauch nach, ohne dabei die Durchschnittsgeschwindigkeit zu vernachlässigen.

Nach den sensationellen Verbrauchsergebnissen der vergangenen Tests wollten wir es diesmal wirklich wissen. Aus der Erfahrung wissen wir, dass sich die optimale Leistung, die ein Lkw mitbringen muss, wenn er bei TRAKTUELL500 erfolgreich sein will, in der Region zwischen 450 und 500 PS angesiedelt sein muss. Entsprechend hohes Drehmoment ist dabei die logische Konsequenz. Damit ist der neue französische Star für den klassischen Fernverkehr, unser Testproband Renault Trucks T, mit seinen 460 PS und 2.200 Newtonmetern geradezu prädestiniert. Hinzu kommt noch die attraktive Konfiguration mit dem DTI 11 Euro 6-Reihensechszylinder, der die kräftigste Ausprägung des „kleinen" Aggregats im Fernverkehrsbaukasten darstellt. Notwendig geworden sind die tendenziell höheren Leistungen durch die neue Gesamtabstimmung der Euro 6-Fahrzeuge, die generell mit längeren Achsen zum Test rollen.

AUS DEM VOLLEN SCHÖPFEN

Der Lkw kann in der Zukunft des Fernverkehrs nicht mehr als zweiteiliges, sondern muss als ganzheitliches System betrachtet werden. Deshalb wählen wir für unsere Jagd nach der magischen 25-Liter-Grenze den aerodynamisch optimierten Trailer, der speziell nach den Vorgaben von Renault Trucks konzipiert und gebaut wurde. Etwas aufpassen muss man mit dem Trailer beim Rangieren. Abgesehen davon, dass das aerodynamische Heck etwas sensibler ist, sind die Achsen etwas weiter vorne angesiedelt, um Raum für die Luftführung hinter den Rädern zu schaffen. Am vorderen Ende des Zuges stellt sich das Sleeper Cab dem Fahrtwind entgegen. Es sitzt etwas tiefer auf dem Rahmen, kommt deshalb mit nur drei Stufen aus, hinterlässt dafür im Inneren einen kleinen Tunnel mit 200 Millimetern Höhe. Das Design des neuen T ist konsequent auf Aerodynamik ausgelegt. Die Windschutzscheibe ist um 12 Grad nach hinten geneigt, um den Luftwiderstand zu verbessern. Das Fahrerhaus ist in Trapezform angelegt. An der Front ist es 2,30 Meter breit, während es am Heck mit 2,50 Metern vollen Komfort bietet und damit ebenfalls den Luftstrom optimiert. Hinzu kommen noch elegant in die Scheinwerfer integrierte seitliche Windabweiser sowie

Über zwei ausklappbare Stufen geht's zur Windschutzscheibe

Das moderne Cockpit des Renault Trucks T erfreut durch klare Linien, ausgezeichnete Ergonomie und Aufgeräumtheit

Die Instrumente punkten durch gute Ablesbarkeit

Viele Schalter sind individuell positionierbar

die großflächige Seitenverkleidung. Insgesamt konnte der cw-Wert im Vergleich zu den Vorgängern um bis zu 12 % gesenkt werden. Wir wollen darüber hinaus jedenfalls keinen Vergleich ziehen zum legendären Renault Magnum. Zu viel hat sich verändert. Selbst die feurigsten Anhänger mögen sich vielleicht die soeben eingeführte Maxispace Kabine auf Basis des High Sleeper Fahrerhauses genauer ansehen, bevor vielleicht ein vorschnelles Urteil gefällt wird.

Weit aufschlagende Klappen und Türen öffnen den Weg ins Fahrerhaus

SAVOIR VIVRE

Bevor wir uns den technischen Feinheiten des neuen Antriebsstranges widmen, gehen wir auf Erkundungstour durch das neue Fahrerhaus. Abgesehen vom frischen Design und dem aufgeräumten Armaturenbrett fällt sofort der von Recaro eigens für Renault Trucks designte Fahrersitz auf. Die Ergonomie ist perfekt, seine unzähligen Anpassungsmöglichkeiten eine Wohltat und der Langstreckenkomfort sucht tatsächlich seinesgleichen.

Apropos Design – unser Testwagen kommt in der Ausführung Alu Ultimate, die wirklich perfekt mit der Außenlackierung harmoniert. Die alternative Holzoptik wäre hier fehl am Platz. Gut gelöst ist der Klapp- und Faltmechanismus des oberen Betts, das es zur Ersatzliege oder zum zusätzlichen riesigen Staufach werden lässt.

Das Lenkrad mit dem markanten Pralltopf ist vielleicht etwas gewöhnungsbedürftig, überzeugt dafür umso mehr durch die dreiachsige Verstellbarkeit und die nach kurzer Eingewöhnung absolut intuitive Bedienung. Auf den ersten Blick vermisst man das Scrollrad zur Menübedienung und den +/- Taster des Tempomaten, da diese griffgünstig auf der Unterseite des Lenkrads angebracht sind. Die Armaturen selbst glänzen jetzt nicht unbedingt durch herausragendes Design, überzeugen aber aufgrund ihrer perfekten Übersichtlichkeit und klaren Struktur. Diskutieren kann man wie immer über die Darstellung der Geschwindigkeit ausschließlich in digitaler Form. In diesem Fall punktet die Anzeige durch ihre Anordnung ganz oben in einem eigenen Display, die perfekte Ablesbarkeit und zu guter Letzt bleibt kein Interpretationsspielraum in Bezug auf die aktuell gefahrene Geschwindigkeit.

Unterschiedliche Beleuchtungen sorgen für die passende Stimmung an Bord

Mit einer simplen Matte wird das Bett zur Chaiselongue

KLEINER EXKURS

Tauchen wir kurz in das reichhaltige Menü des Renault Trucks T ein, das in einem 7" HD-

TECHNISCHE DATEN

Renault Trucks T 460 4x2 Optifuel Euro 6

- **Kabine:** Renault Trucks Sleeper Cab in Grau Metallic; kurzes Fahrerhaus mit drei Stufen und 200 mm Tunnel
- **Motor:** Renault Trucks DTI 11, Euro 6, AGR, SCR, 10.800 cm³, 338 kW/460 PS bei 1.800 U/min, 2.200 Nm ab 1.000 U/min
- **Getriebe:** Optidriver AT2412E, 12+3 Gänge, Übersetzung 14,94 – 1,00; mit integrierter Optibrake (303 kW bei 2.300 U/min)
- **Achsübersetzung:** i = 2,64
- **Reifen:** 315/70 R 22,5 Michelin X-Line Energy auf Alcoa Dura-Bright
- **Bremsen:** Scheibenbremsen rundum; EBS; Voith Retarder mit 450 kW und 3.250 Nm
- **Gewicht:** 7.639 kg

Der speziell konzipierte Trailer verbessert die Aerodynamik

Die seitlichen Windabweiser sind elegant in die Scheinwerfer integriert

Vom Bett aus hat der Fahrer die wichtigsten Funktionen per Fernbedienung unter Kontrolle

Display zentral zwischen den analogen Instrumenten dargestellt wird. Grundsätzlich ist es gut durchdacht, ablesbar und bedienbar. Die für den effizienten Betrieb wesentlichste Einstellung ist sicher das Menü „Kraftstoffersparnis", in dem drei Effizienzmodi gewählt werden können. Wir fahren natürlich zur optimalen Vergleichbarkeit mit einer Standardgeschwindigkeit von 85 km/h und gönnen dem Fahrzeug den Modus mit maximaler Effizienz. Dies bedeutet eine minimale Geschwindigkeit von 81 km/h und maximale Schwungspitzen von rein theoretisch 93 km/h, es wird aber automatisch bei 90 km/h in Gefällstrecken gebremst.
Der Geschwindigkeitsregler rechts in der Armaturentafel, über dessen angenehm klickendes Drehrad man zwischen den Programmen des Tempomaten ACC, Cruise und Limit wählt, hat übrigens keinerlei Einfluss auf die Einstellungen im Menü Kraftstoffersparnis. Nachdem Renault Trucks noch keinen GPS-gesteuerten Tempomaten im Programm hat, ist der Fahrer ohnehin selbst für die Effizienz des Fahrzeugs verantwortlich und dazu angehalten Schwung mitzunehmen, rechtzeitig vom Gas zu gehen, das Gelände vor sich zu lesen und in weiterer Folge optimal für sich zu nützen.
Ein kleines Detail am Rande sind die drei ab Werk wählbaren System-Sprachen, deren Zahl im internationalen Vergleich etwas wenig scheint und bei oftmaligem Fahrerwechsel vielleicht zu Kommunikationsschwierigkeiten führen kann. Das Fahrzeug selbst erkennt nämlich bis zu zehn Fahrer anhand ihrer Fahrerkarte und merkt sich wie ein guter Freund, die persönlichen Einstellungen.

ZURÜCK IM COCKPIT

Mit dem Antriebsstrang kommuniziert man auf unterschiedliche Weise. Die Bedienung des Optidriver Getriebes funktioniert sehr komfortabel mit dem Lenkstockhebel auf der rechten Seite. Per Zug nach oben wählt man zwischen Automatik- und manuellem Modus, besonders interessant um vor Kuppen den eingelegten Gang zu halten. Antippen nach vorne oder hinten wechselt die Gänge manuell. Vorwärts oder rückwärts geht es per Drehbewegung. Der Hebel zur Bedienung der Dauerbremsen sitzt nun ebenfalls rechts oberhalb des Optidriver Hebels und aktiviert den Retarder in fünf Stufen. Wobei in der letzten Stufe zurückgeschaltet wird, um die Drehzahl und damit die Bremswirkung zu maximieren.
Im Fahrbetrieb selbst überzeugt der Renault Trucks T durch seine Laufruhe, den absolut perfekten Geradeauslauf, der das Leben während der Fahrt zum echten Vergnügen werden lässt, sowie seine komfortable Federung. Nur selten dringt eine Querrille mit leisem Poltern überhaupt bis in die Kabine vor. Zwar nicht spürbar, aber durch dezentes Tanzen des Rhombus sind permanente Mini-Vibrationen des Lenkrads sichtbar, die aber keinerlei Einfluss haben. Bei forcierter Leistungsabfrage macht sich der relativ kompakte Sechszylinder dann doch durch ein nettes Grollen bemerkbar, das selbst erfahrenen Testern ein Schmunzeln ins Gesicht zaubert.

Die Kühlbox ist aufgrund des 200 mm-Tunnels relativ flach

Fein sind auch die Schaltvorgänge unter Volllast am Berg, die kaum Zugkraftunterbrechung bedeuten und eigentlich nur noch an der flinken Bewegung des Drehzahlmessers zu erkennen sind.
Etwas lästig hingegen ist das permanente Reiben des Vorhangs am Fahrersitz. Hier könnte Renault Trucks durch eine geringfügige Änderung der Befestigung ganz leicht Abhilfe schaffen.

SENSATIONELLES FAZIT

Insgesamt ist Renault Trucks mit dem neuen T ein großer Wurf gelungen. Die Kombination aus perfekter Aerodynamik und kleinem, aber kräftigem 11-Liter-Motor, der vor allem sein maximales Drehmoment von 2.200 Newtonmetern über ein breites Drehzahlband zur Verfügung stellt und auch einmal einen Hügel im 12. Gang mit knappen 900 Umdrehungen packt, führt im Endeffekt zu einem absoluten Diesel-Verbrauchsrekord von lediglich 25,13 Litern Diesel pro 100 Kilometern. Nur der AdBlue Konsum von 1,63 Litern bietet noch ein wenig Potenzial. Wir gratulieren dem neuen Renault Trucks T zum Truck of the Year 2015 und zum neuen Verbrauchsrekord beim legendären Österreichtest TRAKTUELL500. Die Jagd auf die 25-Liter-Marke geht also weiter!
fe **www.renault-trucks.de**

VERBRAUCHSWERTE UND DURCHSCHNITTSGESCHWINDIGKEIT

	km	Verbrauch in l/100 km	km/h
Etappe 1 Raststation Steinhäusl – Knoten Vösendorf	42	31,07	80,68
Etappe 2 Knoten Vösendorf – Knoten Seebenstein	53	25,95	83,57
Etappe 3 Knoten Seebenstein – Knoten St. Michael	104	32,60	76,53
Etappe 4 Knoten St. Michael – Knoten Voralpenkreuz	133	23,17	80,07
Etappe 5 Knoten Voralpenkreuz – Raststation Steinhäusl	165	22,63	82,60
Gesamte Strecke:	497	25,13	80,52
Bergwertung: Knoten Seebenstein – Abfahrt Semmering:	24	63,38	72,36

Geschwindigkeitsmesspunkt Abfahrt Semmering: 43 km/h bei 1.200 U/min im 9.Gang
AdBlue: Hinzu kommt ein AdBlue Verbrauch von 1,63 l/100 km

Wetter: kaum Wind, einer der wenigen Spätsommertage Ende August
Temperatur: Start: 17° C, Mittag: 22° C, Ende: 26° C
Verkehr: einige Baustellen auf S6 und A1

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

SONDERDRUCK AUS NR. 10/2015 www.transaktuell.de

Mehr als nur Äußerlichkeiten

Fahrbericht: Der T520 Maxispace ist in vielerlei Hinsicht das Top-Produkt von Renault Trucks für den Fernverkehr. ***trans aktuell*** war mit dem Lkw auf Tour.

Drehen sich die Gespräche um den T von Renault Trucks, geht es fast immer nur um Designfragen. Auf der rund 2.000 Kilometer langen Testfahrt mit dem Franzosen war das ebenso der Fall. An Autohöfen kommt es immer wieder zu Diskussionen über das Äußere des großen Franzosen. Seine technischen Eigenschaften treten dabei in den Hintergrund. Die Geister scheiden sich zu sehr an der Optik des T. Doch der Franzose hat viel mehr zu bieten als nur ein besonderes Design.

Vier Stufen über dem Radkasten geht es hoch hinauf ins Fahrerhaus. Oben angekommen, freut sich der Fahrer über den topfebenen Kabinenboden. Den vollständigen Verzicht auf einen Motortunnel hat sich Renault Trucks für die großen Häuser einmal mehr ins Lastenheft geschrieben. So kann sich der Fahrer frei im geräumig angelegten Wohn- und Arbeitszimmer bewegen. Sogleich fallen die zahlreichen Schränke über Armaturenträger und Bett auf. Gab es im Magnum gelegentlich Platzprobleme beim Verstauen des täglichen Bedarfs, ist im T mit dem sogenannten Maxispace-Konzept reichlich Raum.

Neben den fünf Staufächern oberhalb der Windschutzscheibe ersetzt im Maxispace-Haus eine weitere Schrankeinheit mit drei Fächern die obere Liege. Unter dem Bett findet sich zudem ein geräumiges Staufach, das auch von außen zugänglich ist. Was trotz reichlich Fächern etwas zu kurz kommt, sind Ablagen für Papiere in der Nähe des Arbeitsplatzes. Im Format DIN A4 ist dort nichts zu finden. Einzige Alternative ist die Ablage auf dem Armaturenträger, unter der sich auch gut zugänglich der Sicherungskasten versteckt.

Foto: Kuppers

Großes Haus: Der Renault T520 mit High Sleeper Cab bietet reichlich Platz im Innenraum.

Der bequeme Fahrersitz lässt sich leichtgängig in Position bringen. Die Einstellung des Lenkrads nach Betätigen der Taste neben der Lenksäule fällt schwerer. Im Gegensatz zum Konzernbruder Volvo FH bietet der Renault anstatt drei nur zwei Verstellpunkte an der Lenksäule an. Das letzte bisschen Neigung des Volants für eine dauerhaft bequeme Armposition bleibt der T schuldig.

Das futuristisch und basisch gestaltete Cockpit des französischen Flaggschiffs wirkt aufgeräumt. Alle Schalter sind in Reichweite, allerdings teilweise nicht intuitiv bedienbar, wie sich auf den ersten Metern herausstellt. Der Renault T nötigt dem Fahrer auf den ersten Metern eine Einarbeitungsphase ab. Zunächst gilt es, alle benötigten Schalter, Rädchen und Regler zu finden.

So verstecken sich beispielsweise auf der Lenkrad-Unterseite auf drei und neun Uhr Bedienelemente für die Menüführung des Kombiinstruments und die Tempomat-Steuerung. Letztere kommt allerdings erst zum Einsatz, wenn der Fahrer am Armaturenträger über einen Drehschalter mit logisch angeordneten Funktionen die Wahl zwischen Limiter, Tempomat (CC) und Abstandsregeltempomat (ACC) getroffen hat. Vor allem beim Wechsel zwischen CC und ACC braucht der blinde Griff zum Armaturenträger etwas Übung. Deutlich intuitiver geht das bei Fahrzeugen der Wettbewerber von der Hand, die die Steuerung ausschließlich über Tasten auf dem Lenkrad bewerkstelligen. Mit einer Einarbeitungszeit von einigen Stunden Fahrt geht aber auch die Bedienung des Renault T leicht von der Hand.

Leistung und Schaltung gelungen kombiniert

Von Stuttgart aus geht es auf die Autobahn in Richtung Norden. Bereits auf den ersten Metern beeindruckt der T520 mit ansprechenden Fahrleistungen und einer gelungenen Schaltstrategie. Die Kombination des 13-Liter-Motors mit 520 PS und einem Drehmoment von 2.550 Newtonmetern ab 1.050 Umdrehungen mit der längsten verfügbaren Hinterachsübersetzung (i=2,64) erweist sich fahrdynamisch als gute Kombination für den 40-Tonnen-Zug. Dabei weiß das Zwölfgang-Optidriver-Getriebe mit den meisten Fahrsituationen souverän umzugehen. Bei aktiviertem ACC wechselt das Fahrzeug die Gänge so früh wie möglich nach oben. Dafür schaltet es bei Bedarf erst spät zurück. Bei einer schwächeren Motorisierung ist das nicht immer die beste Lösung, aber mit dem leistungsstärksten Aggregat kombiniert, gibt sich Optidriver keine Blöße. Bei 85 km/h im Direktgang hat der T520 bei 1.215 Umdrehungen immer noch Reserven.

Besonders beeindruckend ist die Schaltstrategie in hügeligem Terrain. Denn bislang muss der Renault T ohne einen vorausschauenden Tempomaten à la I-Shift im Volvo FH auskommen. Dafür antizipiert ein Neigungssensor im Getriebe den Streckenverlauf. So nimmt die Software bei einer auslaufenden Steigung, einer eingestellten Hysterese (dreistufig einstellbar) von 80 bis 89 km/h und einer Marschgeschwindigkeit von 84 km/h rechtzeitig Gas weg, in der Hoffnung, dass nach der Kuppe das Gewicht wieder für mehr Geschwindigkeit sorgt. Diese Einschätzung passt in den meisten Fahrsituationen. In der Ebene nutzt der T zudem häufig und gekonnt die vorhandene kinetische Energie mit der Freilauffunktion. Die exakte gesteuerte Dauerbremsarbeit übernimmt eine Kombination aus der Motorbremse Optibrake+ (414 kW) und einem hydraulischen Voith-Retarder (450 kW).

Am Abend steht der Renault T auf einem Autohof nahe Münster. Hinter den lichtdichten Vorhängen ist ein komfortables Lager auf dem ausziehbaren Bett schnell bereitet. Die Schallisolierung der Kabine ist ordentlich. Das zeigte sich auch während der Fahrt. Die meisten Fahrzeugfunktionen lassen sich per Fernbedienung vom Bett aus steuern. Einziges Manko: Den Wecker muss der Fahrer am Kombiinstrument einstellen, das sich hinter dem hochgeklappten Lenkrad versteckt. Das tut aber der Gemütlichkeit keinen Abbruch. Nach dem Duschen am nächsten Morgen freut sich der Fahrer über die Aufhängmöglichkeiten fürs nasse Handtuch oberhalb des Betts, die zugleich auch die Halterungen für die Bord-Hängematte sind.

Der T erweist sich schon nach dem ersten Tag als funktionaler Partner im Fernverkehr. Reichlich Stauraum in einem geräumigen Haus mit komfortablem Bett zeichnen den Renault ebenso aus wie der sinnvoll ausgelegte Antriebsstrang. Zwar sind einige Bedienkonzepte eigenwillig umgesetzt, doch die Einarbeitungsphase lässt sich verschmerzen. Denn je länger die Tour dauert, umso weniger fällt beispielsweise die eigenwillige Schalteranordnung ins Gewicht. Am Ende der 2.000 Kilometer langen Tour steht fest: Es lohnt sich durchaus das Gespräch von Äußerlichkeiten auf die inneren Werte des Renault-Flaggschiffs überzuleiten.

Markus Braun

TECHNISCHE DATEN

Motor
Reihen-Sechszylinder DTi13, vier Ventile pro Zylinder, Direkteinspritzung (2.400 bar), oben liegende Nockenwelle, Euro 6 per Oxi-Kat + ASC, DPF, SCR, AGR

Bohrung/Hub	131/158 mm
Hubraum	12.800 cm³
Nennleistung	382 kW (519 PS) ab 1.450/min
Max. Drehmoment	2.550 Nm bei 1.050–1.400/min

Kraftübertragung
Optidriver AT 2612E (14,94:1), automatisiertes Range-/Split-Getriebe, zwölf Vorwärts-/drei Rückwärtsgänge, einfach übersetzte Hypoidachse (i=2,64)

Abmessungen und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	6.180/2.499/3.928 mm
Innenhöhe	2.136 mm
Radstand	3.800 mm
Wendekreis	7,6 m
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg

Impressum: Sonderdruck aus trans aktuell 10/2015 von ETMservices – Ein Geschäftsbereich des ETM Verlag. Verantwortlich: Stephanie Steck, Telefon (07 11) 7 84 98-12 · www.etmservices.de