



Mit verlässlichem Partner über die Alpen

Genug der Vorschusslorbeeren, als frischgekürter „Truck of the Year 2015“ muss der Renault T seine Qualitäten auf der Langstrecke beweisen. Guter Komfort paart sich mit respektablen Fahreigenschaften, die französische Duftnote bleibt.

Was für eine Steilvorlage: Just in time zur Markteinführung geht der neue Renault T frisch gekürt als „Truck of the Year 2015“ an den Start. Der neue Fernverkehrstruck scheint gut anzukommen, bereits nach einem Jahr wurde schon der 10.000. „T“ ausgeliefert. In Deutschland mahlen die Mühlen langsamer, hierzulande gelten die französischen LKW als Außenseiter. Vielleicht klappt es ja mit der neuen Truck-Generation, die sich weit europäischer gibt als ihre Vorgänger.

Der neue „T“, so heißt die neue französische Allzweckwaffe für den Fernverkehr, bringt sich mit einer fulminanten Optik ins Gespräch. Eine härtere Note kommt ins Spiel, der neue Renault-Truck zeigt klare Kante und ist trutzig wie eine Diesellok. Der Blick macht sich am zornigen Blick der Scheinwerfer fest, die massige Bugpartie signalisiert Nehmerqualitäten. Sie bringt aber auch aerodyna-

mische Qualitäten ins Spiel. Vorn ist der „T“ 2,3 m breit, an der Rückwand werden knapp 2,5 m gemessen. Und die Frontscheibe ist 12 Grad geneigt, große Radien also, die für eine gute Umströmung sorgen.

Der neue „T“ ist zweifelsohne gut in Form, er wird vielleicht nicht jedem gefallen, aber sein Gesicht wird man sich merken. Vielleicht noch etwas Typenkunde vorab: Die Baureihe T ersetzt sowohl den legendären Magnum als auch den profanen Premium, die Montagehöhe der Kabine macht den Unterschied. Ein ebener Innenboden oder 200 mm Motortunnel, wie in unserem Testtruck – der sich mit seinem Platzangebot zwischen Magnum und Premium einsortiert. Unser „T“ bringt mit vollen Tanks (865 l) nur 7.425 kg auf die Waage. Also eher Premium statt Magnum, ein Vernunftangebot der Franzosen, taugt es uneingeschränkt für den Fernverkehr?



Gut in Form: Der Renault T polarisiert – seine großen Radien schaffen günstige Strömungsverhältnisse.



Lange Achse: Bei Tempo 85 im 12. Gang rotiert die Kurbelwelle mit 1.200 Touren.

Keine Abstriche bei der Optik: Der Vorgänger Magnum baut 20 cm höher.



Enge Verhältnisse hinter der Kabine: moderne Kupplungstechnik, das wärs ...

Auf der Straße liegt die Wahrheit

Tausend Kilometer sind das Minimum, der Renault T muss sich auf einer richtigen Langstrecke bewähren. Vom Münchner Norden geht es über die Alpen Richtung Venedig und wieder zurück. Google Maps prognostiziert eine Streckenlänge von 1.200 Kilometern, die

Lenkzeit satt und mindestens eine Übernachtung in der Kabine versprechen. Das praxisgerechte Gewicht bringt ein ballastierter Kögel Cooler ins Spiel, der Lastzug bringt einsatzfertig 38.620 kg auf die Waage. Und beim Ankuppeln fällt auf: Weil es so knapp hergeht hinter der Kabine, fragt man sich, warum das Anhängen noch immer so antiquiert sein muss –



„Niemand leistet sich gern Risiken. Deshalb leiste ich mir die Sicherheit von CharterWay.“

Mit den flexiblen Lösungen, variablen Laufzeiten und der fairen Rückgabe von CharterWay können Sie sich auf das konzentrieren, was Sie am besten können: Ihren Job. Alles über Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr. 1 gibt's in über 70 Mietstützpunkten oder unter www.charterway.de



Mercedes-Benz



Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Menüführung am Lenkrad – die Justierung des Tempomaten erlernt man nicht intuitiv.

Ganz der Vernunft verpflichtet ist der 10,8 Liter kleine Sechszylinder, der unter dem Motortunnel Dienst schiebt.

Mittelklasse: Der Motortunnel (20 cm) engt die Platzverhältnisse ein, das schnörkellose Cockpit hält französische Spezialitäten bereit.

moderne LKW-Technik paart sich mit bronzeitlicher Kupplungshandhabung. Und keine Warnung, wenn sich die Sattelpkupplung nicht richtig schließt. Da hat man so viel Elektronik an Bord und könnte doch unbemerkt seinen Auflieger verlieren.

Dann muss das Reisegepäck an Bord. Die Außenstauflächen sind nicht gerade üppig, man muss einfach überlegen, was man nach innen nimmt. Die Klappen über der Frontscheibe bieten genug Volumen – in die großen Türtaschen lässt sich allerhand versenken, das Fach unten in der Mittelkonsole schafft ebenfalls Platz für geordnete Verhältnisse. Über vier konventionelle Stufen und mit zwei massiven Handläufen geht es vor der Vorder-

achse nach oben, kein Einstieg mehr à la Magnum, darüber muss man nicht trauern.

Vor dem Start empfiehlt sich eine kurze Einarbeitung. Und bitte keine Scheu, die Betriebsanleitung zur Hand zu nehmen, man fährt schließlich französisch. Das ansehnliche und aufgeräumte Cockpit bedient keine Vorurteile, hier ist man schnell zu Hause, sogar das Klimacenter ganz rechts verlangt keine Verrenkung. Alle notwendigen Infos sieht man mittig im Zentralsdisplay durch die Lenkradspeichen sowie links und rechts an soliden Instrumenten.

Ganz ohne Spielerei der Drehzahlmesser rechts daneben, die digitale Anzeige der Geschwindigkeit, gestern noch abschätzig als Spielerei abgetan, will man heute nicht mehr missen. Rechts oben der Sieben-Zoll-Monitor informiert den Fahrer über sämtliche Bordmenüs. Die bleiben vorerst im Dunklen, zu knifflig ist die Bedienung. Außerdem: Wir wollen jetzt erst mal in die Gänge kommen. Mit der elektrischen Handbremse sind wir sofort per Du, ein großer quadratischer Taster ersetzt den pneumatischen Handbremsknopf. Bei jedem Stopp aktiviert sich die Feststellbremse, beim Wegfahren löst sie ohne Zutun, daran hat man sich auf den ersten Metern gewöhnt. Unser Renault T schaltet seine 12 Gänge selbstverständlich automatisch – wie gehabt per Optidriver-Getriebe, das aus dem Volvo-Konzernregal stammt.

Ganz der Vernunft verpflichtet ist der 10,8 l kleine Sechszylinder, der unter dem Motortunnel Dienst schiebt. 428 PS und 2.040 Nm müssen für die Alpenquerung genügen. Aber der schlanke Diesel hält seine Maximalkräfte schon knapp über Leerlaufdrehzahl bereit, was er sofort mit stämmigem Antritt unter Beweis stellt. Was schon auf den ersten Metern für Skepsis sorgt: die Flottenvariante des Optidriver-Getriebes, das dem Fahrer die Kickdown-Funktion verweigert.

Die ersten Kilometer führen über die A8 Richtung Salzburg, schon am einst berüchtigten Irschenberg muss sich der Renault-Antrieb an einem Siebenprozenter beweisen. Bergauf geht es im 9. Gang mit 42 km/h, bergab dann deutlich schneller mit 85 km/h im 11. Gang. Die Dauerbremsen, ein bärenstarker Voith-Retarder plus Motorbremse, lassen Vorfreude auf lange und keineswegs langsame Abfahrten aufkommen. Auf der Innentalautobahn cruist der Renault-Kögel-Zug mit 85 km/h und 1.200 Kurbelwellenumdrehungen, der Antriebsstrang ist betont schnell ausgelegt – werden wir damit über den Brenner zum Verkehrshindernis?

Die richtige Einstellung

Mittlerweile ist auch die Bedienung des Tempomaten klar. Per Verstellrad am Armaturenbrett und schnellem Tastendruck am Lenkrad wird die Geschwindigkeit justiert, das Zusammenspiel mit der Dauerbremse fesselt die Aufmerksamkeit des Fahrers auch nicht weniger. Denn Renault bietet hier drei Tempo- und Regelszenarien, die wir alle durchprobiert haben. Das Programm 2 kommt unserem Fahrstil auf der Autobahn entgegen. Überschwinger von 5 km/h werden hier gestattet, mit maximal 90 km/h wird bergab Schwung geholt. Und 2 km/h Toleranz nach unten lassen den Sattelzug länger rollen, Optiroll heißt die Funktion des Getriebes, die so oft wie möglich in „Neutral“ schaltet. Das Display zeigt bis jetzt einen Durchschnittsverbrauch von 30 l/100 km, der strömungsgünstige Sattelzug scheint auch gut zu rollen. Spätestens jetzt wissen wir das niedrige Geräuschniveau des Renault zu schätzen, in Reisebussen geht es nicht leiser zu. Der kleine stämmige Sechszylinder ist kaum zu hören, nur die Meritor-Achse und die Reifen singen ihr Lied.

In Österreich werden die Mautkosten per Go-Box beglichen, Kostenpunkt 5 Euro, wenn man sie ersteht. Rund 100 Euro kostet der einfache Weg über den Brenner, die Spuren mit dem GO an der Mautstation Schönberg sind ausschließlich für Nutzfahrzeuge reserviert. Jetzt schlägt unserem Renault die Stunde der Wahrheit. Die semioptimale Schaltweise – früh hoch, aber spät zurück – kostet unnötig Tempo. Und so finden wir uns da und dort auf der Kriechspur wieder und lassen stark motorisierte Trucks vorbei ziehen. Am nächsten steilen Stich reift der Entschluss zu einem manuellen Eingriff, so geht es besser.

Auf 1.350 m über Meereshöhe liegt die alte Brenner-Zollstation, auf dem historischen Grund macht sich heute eine österreichische Restaurantkette breit. Wie viel Geduld mussten LKW-Fahrer früher aufbringen, um nach Italien zu gelangen – heute passiert man den Scheitelpunkt der wichtigsten Alpenüberquerung, ohne anzuhalten.

Jetzt geht es erstmal Richtung Italien bergab, das Display zeigt 18 l/100 km, virtuos rollt und dauerbremst sich der Renault nach unten. Vorausgesetzt, der Fahrer setzt seinen Tempowunsch nicht zu hoch, viele enge Baustellen und Fahrspurwechsel erfordern erhöhte Aufmerksamkeit. Hier fehlt uns das letzte Quäntchen Präzision der Lenkung – oder liegt es an den Breitreifen auf der Vorderachse? An eine Sendersuche im Radio ist hier nicht zu denken, zumal sich der Satellit unter



**Schmal hinter den Sitzen:
Die Qualität der Matratze
verdient allenfalls das
Prädikat „mittelprächtig“.**

dem Lenkrad als Fingerklemmer erweist. Der Gipfel ist der Kühlschrank rechts neben dem Fahrer, den man während der Fahrt tunlichst nicht öffnen sollte. Sagt ein Warnschild, wir haben es trotzdem probiert. Keine gute Idee, die Klappe schnappt gierig nach den Fingern.



**Bei der Veroneser Spedition Corsi steht der
Kögel-Trailer im Fokus.**

Kögel Cooler im Schlepp

In Verona bei der Spedition Corsi hatte der Kühlaufleger von Kögel seinen großen Auftritt. Der Lebensmitteltransporteur im Interporto Verona beschickt mit 90 LKW deutsche Verbrauchermärkte mit italienischem Obst und Gemüse. Auf dem Rückweg sind es dann Fleisch, Milch und deren Derivate, die über das 7.000 m² große Corsi-Kühlager

in Italien verteilt werden. Claudio Corsi, der Juniorchef, setzt bei seinen Fahrzeugen auf Qualität, er möchte seine Kühlaufleger mindestens zehn Jahre nutzen. Daneben verlangt er gute Innenladehöhe und maximale Isolierung, er inspiziert den Trailer aus Burtenbach mit dem Blick des Kenners. Der Kögel-Aufleger würde ihm schon gefallen, bei der nächsten Beschaffung könnte ein Schuh daraus werden.

Mittelklasse: Mit 428 PS und gut 2.000 Nm spielt der Renault „T“ international in der 2. Liga.



Technik in Kürze: Renault T 430 4x2

Motor:

Reihensechszylinder Renault DTI 11, obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzsystem, abgasarm nach Euro 6 mit EGR, SCR und DPF

Hubraum	10.800 cm ³
Leistung	316 kW (430 PS) bei 1.800/min
Drehmoment	2.040 Nm bei 950–1.400/min

Getriebe:

Automatisiertes Zwölfgang-Schaltgetriebe
Optidriver AT 2612E

Fahrwerk:

Vorne Zweiblatt-Parabelfederung/Luftfederung Stabilisator, Stoßdämpfer; hinten Zweibalgluftfederung, Stabilisator, Stoßdämpfer, innenbelüftete Scheibenbremsen v/h, Optibrake Retarder, Hinterachsübersetzung $i = 2,64$

Abmessungen und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	5.990/2.499/3.633 mm
Radstand	3.800 mm
Tankvolumen Diesel	365+510 l
Leergewicht	7.425 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Zul. Gesamtzuggewicht	40.000 kg
Testgewicht	38.620 kg

rück. Die Klimaanlage hat Pause, ihre Reheat-Funktion trocknet die Feuchtigkeit der Nacht aber schnell aus dem Mobiliar. Die Navigation rät angesichts eines Staus zum Verlassen der Autobahn, ein guter Tipp. Unser Tempo auf der fast freien Staatsstraße (SS 12) sinkt nur minimal, proportional reduzieren sich auch die Wegekosten. Da und dort pariert der „T“ gekonnt geflickte Schlaglöcher und onduлиerte Fahrbahnen, das Fahrwerk spurt und schluckt sauber, und die straffe Fahrerhauslagerung lässt die Kabine nicht schlingern. Mit wenig Zeitverzug geht es ab Bozen wieder auf die Autobahn, schon bald ist ein Standplatz für die nächste Pause gefragt. An der Ausfahrt Klausen drängt die Zeit, ein kleiner Parkplatz an der Staatsstraße bietet alles, was man braucht. Die richtige Lösung, auch wenn sie etwas Fahrzeit kostet. Denn später auf der Autobahn sind alle Rastplätze und Stellmöglichkeiten belegt, selbst an der österreichischen Grenze bleibt kein freier Quadratmeter für einen 40-Tonner.

Kein Fall für Plug and play

An den Steilstücken bestimmt der langsamste LKW das Tempo, wir reihen uns ein. Dass ausgerechnet ein langsamer Tanklaster vor uns fährt, ärgert die gesamte Kolonne. Etappenweise sind ohnehin nur 60 km/h erlaubt, den Rest erledigt das Überholverbot. Durch das Inntal hält sich jeder Kollege peinlichst genau an die Vorschriften, erst an der deutschen Grenze ist das Rennen wieder eröffnet. Gefahren wird, was das Zeug hält, wer denkt jetzt noch an das 85-km/h-Gebot der Vernunft? Einsam zieht der vernünftige LKW-Tester mit Tempo 85 seine Bahn und bringt die letzten 100 Kilometer lässig hinter sich. Nicht einmal hat sich der Notbremsassistent gemeldet, nicht einmal musste der Schleuderschutz ESP eingreifen.

Der Renault „T“ ist ein verlässlicher Partner, der von seinem Fahrer nur etwas Zuwendung verlangt. Durchschnittlich 32,8 l Kraftstoff hat er auf seinem Ritt über die Alpen verbrannt, sagt das Display, tutto completo auch mit Leerlaufzeiten. Zu den Betriebsstoffen addiert sich der Adblue-Verbrauch, immerhin 2,1 l/100 km gibt das Bordmenü preis. Ein respektabler Wert, eingefahren von einem LKW von der Stange, der so seine Langstreckentauglichkeit nachweist. Wenige Wünsche bleiben offen, und die erfüllt man bei Renault Trucks gerne: ein besseres Bett, etwas mehr Leistung und ein Optidriver-Getriebe mit Kickdown.

Wolfgang Tschakert



Kleine Staufächer außen; unterwegs schnappt die Klappe nach den Fingern.

Kein Komfort-Schlafgemach

Es dauert auch nicht mehr lange, bis der Digitacho die Ruhezeit einfordert. Das Einbett-Apartment in unserem „Vernunft-T“ ist kein Komfort-Schlafgemach. Platzangebot und Stehhöhe sind State of the Art, da muss man nicht meckern. Aber die Liege ist schmal und die Matratze windelweich. Und nur wenige Funktionen lassen sich vom Bett aus regeln: Innenlicht, Radio und Standheizung. Aber um die Fenster oder die Dachluke zu bedienen, muss man aus den Federn. Apropos Dachluke: Die wird vom Dachspoiler komplett abgedeckt und kann auch bei Regen offen bleiben.

Die flachen Kilometer nach Venedig sind nur noch Formsache, gegen heftigen kalten Westwind führt unser Weg nach Verona zu-

SÜSSE TRÄUME.



Können frische Nahrungsmittel eine schlechte durchbrachte Nacht wieder wettmachen? Der SLX-e 300 Whisper PRO schaltet automatisch um auf niedrige PIEK-konforme Lärmgrenzwerte, wann immer dies erforderlich ist.

Eine Traummaschine, die Sie erholsam schlafen lässt und für frische Nahrungsmittel sorgt.

europe.thermoking.com

