



Durchgestyltes Arbeitstier

Neues Design, neues Fahrwerk, neue Motoren: Der Renault Premium Route ist erwachsen geworden.

Auf den ersten Blick ist sie maskuliner, reifer geworden: die zweite Generation des Premium setzt emotionale Akzente. Als Renault 1996 die ersten Premium-Modelle auf die Straße brachte, waren sie als kostengünstige und leichtgewichtige Alternative zum französischen Flaggschiff Magnum ausgelegt gewesen. Mit diesen Eigenschaften eroberte sich der Premium schnell seine Fangemeinde. Vor allem große Fuhrparks, in denen mit spitzem Stift gerechnet wird, setzten auf das durch und durch ökonomische Arbeitstier.

In der Fernverkehrsversion „Route“ bevölkert der Premium seitdem nicht nur die Fernstraßen seines Heimatlandes, auch im internationalen Verkehr ist er häufiger zu sehen. Über 100.000 Exemplare sind bis heute in mehr als 110 Länder verkauft worden.

Das neue Segment unterhalb der Königsklasse, das der Premium in seiner Erstauflage als speziell entwickeltes Fahrzeug besetzte, war von anderen Herstellern zuvor mit eher halbherzigen Mischungen aus schweren Fahrgestellen und leichten Kabinen bearbeitet worden. Doch Axor und Co. haben mächtig auf-

und den Premium in vielen Belangen bereits überholt. So war er nach knapp zehn Jahren jetzt für eine Runderneuerung reif.

Die Marketing-Strategen von Renault Trucks hatten herausgefunden, dass der Ruf des französischen Arbeitstiers bei den Kostenrechnern der Großfuhrparks deutlich besser ist als bei den Fahrern und den selbstfahrenden Kleinunternehmern. Und genau hier setzt die zweite Auflage mit einem neu gestalteten Fahrerhaus an, das mehr den Geschmack des Routiers trifft.

Dabei kam ein starker Auftritt heraus:



Vom Blaumann zum Designeranzug: Der Premium Route hat sich zum durchgestylten High-Tech-Truck gewandelt.

Die Designer haben den Kühlergrill mit dem Renault-Rhombus vergrößert und modernisiert. In der Standard-Ausführung sind Stoßfängerblock, Rückspiegel und Kühlergrill grau, die Scheinwerfer innen schwarz. Die Luxus-Ausführung kommt mit Stoßfängern und Trittbrettkasten in Wagenfarbe daher, der Kühlergrill glänzt metallisch, die Scheinwerferinnenseiten sind verchromt.

Was sich an Kunststoffteilen erneuern ließ, haben die Designer ausgeschöpft – vom Kühlergrill über den Spoiler und die Stoßfänger bis zur Sonnenblende und den beheizten und elektrisch verstellbaren Rückspiegeln. Verbessert wurde die Abdeckung des Toten Winkels, rechts gibt es einen Weitwinkel-Rückspiegel. Die Scheinwerfer leuchten hinter einer äußerst widerstandsfähigen Polycarbonatscheibe, die leicht abzubauen ist. Als serienmäßige Zutaten gibt es Nebelleuchten.

Bei der Innenausstattung hat der Käufer die Wahl zwischen den Versionen „Alliance“, „Privilège“ und „Excellence“. Alle Ausstattungsvarianten beinhalten eine Klimaanlage, einen elektrischen Dachlüfter und das neue Lichtambiente mit verstellbaren Leuchten. Privilège bie-

tet eine Zusatzheizung, geschlossene Stauräume, Dachspoiler und Sonnenblende, und Excellence setzt noch Kühlschrank, CD-Player und Xenon-Scheinwerfer obendrauf.

Die sanften, hellbeigen Farbtöne von Sitzbezügen und Vorhängen vermitteln

Der neue Premium trifft mehr den Geschmack des Routiers.

eine angenehme Atmosphäre an Bord. Die neuen Materialien wirken freundlich und hochwertig. Allerdings dürften sich die hellen Farben im rauen Alltag auf der Straße als etwas zu empfindlich erweisen.

Zahlreiche Staufächer und Ablagen machen das Arbeiten und Leben in der Kabine angenehm. Pfiffig gelöst ist das



Antriebsstark: die 11-l-Motoren mit 330, 380 und 440 PS. Euro 5 ist ab Mai 2006 erhältlich.



Komfort an Bord: Die Innenausstattung ist auf die Bedürfnisse des Fahrers zugeschnitten. Premiere im Premium: das digitale Display



Verdunkelung: Die Vorhänge schließen rundum dicht ab.



Vollwertige Matratze: Das Bett ist breiter geworden.

Komfortabel ausgestattet und gut isoliert: Die Kabine zeigt sich in Bestform.

Kühlschrankschrank, das sich auch während der Fahrt einfach öffnen und schließen lässt. Über dem Beifahrerseite ist ein Fach für den Fernseher-Einbau ausgespart.

Deutlich verbessert wurde die Schlaf- liege (2.022 mm x 780 mm, 150 mm dick), die mit einer vollwertigen Matratze ausgestattet ist. Die Kabine ist innen mit rote Leuchten illuminiert, die bei

Nachtfahrten das Ermüden der Augen vermeiden.

Der Fahrer nimmt Platz auf luftgefederten Sitzen mit neuen Stoffen, die sich wahlweise mit Sitzheizung und Lendenwirbelstütze ordern lassen. Das um den Fahrer herumgeschwungene Armaturenbrett ist sehr übersichtlich und gut bedienbar; der Fahrer hat alles Wesentliche bequem in Reichweite.

An der Armaturentafel fällt sofort das neue blendfreie Display auf, das bereits die digitale Geschwindigkeitsanzeige beinhaltet. Der Verbrauch ist in drei farbige markierten Zonen abzulesen. Damit der Fahrer die Hände am Lenkrad behalten kann, sind die wichtigsten Funktionen

darin integriert: Bedienelemente für Retarder und Radio, Scheinwerfer und Scheibenwischer, Optidriver und das Pull-Down-Menü des Anzeigegerätes.

Aber nicht nur die Annehmlichkeiten des Fahrers hat Renault verbessert, auch unter der Karosserie hat sich Einiges getan. So stehen jetzt 13 Radstände und zwei Längsträgerhöhen zur Verfügung. Bei den Vorderachsen ist die 7,1-t-Version mit Blattfederung oder die 8-t-Version mit Blatt- oder Luftfederung wählbar, an der Hinterachse ist die Luftfederung serienmäßig. Aus der Kabine kann per ESC (Electronic Suspension Control) die Fahrzeughöhe gesteuert werden. Weitere elektronische Zutaten sind das



Praktisch: das ausziehbare Fach des Kühlschranks



Stabilitätsprogramm ESP und APM (Air Pressure Management), ein Steuerungs- und Überwachungsprogramm für den Lufthaushalt.

Und noch etwas ist neu: das Motorenprogramm. Die CXi-11-Maschine mit 10,8 l Hubraum ist in den Leistungsklassen 330, 380 und 440 PS verfügbar. Die durchzugsstarken Antriebe lassen sich mit mechanischen 16-stufigen ZF-Getrieben und dem Automatikgetriebe Optidri-

ver II kombinieren. Bei diesem Automaten folgen die Gangwechsel völlig automatisiert nach einem Fahrprogramm. Über zwei neue Antriebsachsen (P 13170 mit einfacher, P 1395 mit doppelter Übersetzung) wird die Kraft auf die Räder geleitet. Auf Wunsch gibt es zusätzlich eine Differenzialsperre, und natürlich sind auch verschiedene Nebenantriebe möglich.

An Bremssystemen bietet der neue Premium alle gängigen Standards: Scheibenbremsen, EBS und die Motorbremse unter dem Namen „Optibrake“. Für die mechanischen ZF-Getriebe steht ein In-tarder zur Verfügung, während Optidriver II mit einem Voith-Retarder arbeitet.

Bei ersten Probefahrten zeigte sich der Premium von seiner besten Seite. Die Top-Ausstattung Privilège mit 440 PS und dem Optibrake-Bremsmanagement präsentierte sich ausgesprochen komfortabel und gut gegen Außengeräusche isoliert, die Maschine mit einem maximalen Drehmoment von 2.000 Nm arbeitete durchzugsstark und soll nach Angaben von Renault Trucks bis zu 5 Prozent weniger Diesel verbrauchen als der Vorgänger (das wird der *KFZ-Anzeiger* auf seiner eigenen Teststrecke demnächst überprüfen.)

Mit dem geringen Gewicht des Premium will Renault Trucks künftig auch in Deutschland mehr punkten, wo sich die Brühler derzeit noch mit bescheidenen Marktanteilen zufrieden geben müssen. Thomas Dmoch, Marketingdirektor bei



Facelift für den Midlum

Parallel zum großen Bruder Premium erhält auch die Baureihe Midlum ein überarbeitetes Fahrerhaus. Vor allem die Zugehörigkeit zur Renault-Trucks-Familie kommt deutlich zum Ausdruck. Wesentliche Merkmale sind – analog zum Premium – der neue Kühlergrill mit besondere Betonung der Renault-Raute, die neuen schmutzabweisenden Spoiler, die zweifarbig lackierten Stoßfänger und die metallicgrauen Rückspiegel.

Renault Trucks Deutschland, will vor allem im gewichtssensibeln Tank- und Silo-transport den Verkauf ankurbeln. Wenn dann 2006 der neue Premium Lander auf den Markt kommt, wird verstärkt das Bausegment in Angriff genommen.

Bleibt ein Manko, das in Deutschland schwerer als in Frankreich wiegen dürfte: Bislang gibt es nur Euro-3-Motoren – wer auf Euro 5 setzt, muss sich noch bis Mai 2006 gedulden. **JÖRG MONTAG**

Roboter beim Motorenbau

Wer das neue Motorenwerk von Renault Trucks in Vénissieux bei Lyon besichtigt, gelangt zu neuen Erkenntnissen. Als erstes fällt der hohe Automatisierungsgrad der Montage auf: An der Fertigungsstraße für die 9- und 11-l-Motoren verrichten 35 automatische und halbautomatische Stationen ihre Arbeit, darunter 14 Roboter. Damit erhält der Begriff „Qualität“, den Renault-Chef Stephano Chmielewski bei der Präsentation des neuen Premium häufig benutzt hat, eine tiefere Bedeutung. Zahlreiche Prüfungs- und Kontrollmechanismen sorgen dafür, dass die möglichen Fehler auf ein Minimum reduziert werden.

In diese Fabrik sind 42 Millionen Euro investiert worden: Das dokumentiert den hohen Stellenwert, den Renault Trucks immer noch hat – trotz der Zugehörigkeit zu Volvo Trucks. Aber während in Lyon nach außen hin überall Renault Trucks als Marke präsent ist, sieht das unter der Oberfläche ganz anders aus. In der Motorenmontage standen unzählige Kisten mit Volvo-Aufdrucken. Und auch auf den diversen Bauteilen prangte das Volvo-Logo. Die Schweden sind also längst voll da, und viel intensiver, als man vermutet – auch wenn sie sich nach außen hin dezent zurückhalten.



High-Tech im Motorenbau: die neue Fertigung in Vénissieux