



Der Premium 460 konnte beim Test mit Sparwerten, sympathischem Outfit und komfortablem Interieur punkten.

Renault Premium Route 460 4x2

Mit Spartalent

Der neue Premium Route 460 absolvierte den Test als komfortabler Kraftstoffsparer mit Optifuel-Programm.

Mit der neuen Euro-5-Motoren-Generation und vielen Einzelmaßnahmen sowie dank Optifuel-Programm hat Renault Trucks Anfang dieses Jahres die Baureihe Premium Route als Spartalent gefördert. So absolvierte das Testfahrzeug mit einem neuen, leistungs- und drehmomentgesteigertem Herz die Testrunde. Der 6-Zylinder-Reihendiesel DXi11 mit 10,8 l Hubraum bringt 460 PS bei 1.700 bis 1.900/min und bietet beachtliche 2.200 Nm bei bereits 950 bis 1.400/min. Das sind im Vergleich zum 450-PS-Euro-5-Vorgänger rund 2,2 Prozent mehr Leistung und ein um rund 2,8 Prozent höheres maximales Drehmoment. Keine spektakulären Steigerungen, mit denen der neue Euro-5-Diesel nach seiner Überarbeitung protzen könnte. Eben nur ein Tick mehr, um bei verbesserter Fahrbarkeit auch Kraftstoff zu sparen. So sind die Neuerungen eher



Was der Tester sagt



Fahrerhaus

- +** Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; zeitgemäßer Kabinenkomfort bei Nutzung als Alleinfahrer im nationalen Fernverkehr; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zur Beifahrertür
- Bett oben ist im Vergleich zu Bett unten ein Notbett mit unbequemem Aufstieg ohne Leiter; Großraum-Staufächer nicht von außen zugänglich

Antriebsstrang

- +** Hohe Motorelastizität; gute Fahrharmonie, sparsame Verbrauchswerte

Fahrwerk

- +** Zielgenaue, sehr gut gedämpfte Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit

- +** Serienmäßige Klimaanlage und EBS mit Scheibenbremsen; optional Hightech-Assistenzsysteme wie Optidriver+, ESP, ACC und Spurwächter LGS sowie Xenon-Licht im Programm
- Keine günstigen Paketpreise für Fahrer-Assistenzsysteme

Routine-Check/Wartung

- +** Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel-Stände und Fahrzeugfunktionen; lange Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel

Service

- +** Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz



TECHNISCHE DATEN

Premium 460.19 Euro 5

Als Sattelzugmaschine für einen 16,50 m langen, 2,50 m breiten und rund 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen

Maße und Gewichte

Länge: 6,04 m; Breite (Kabine): 2,30 m; Höhe (Hochdach-Kabine): rund 3,55 m; Radstand: 3,90 m; Wendekreisdurchmesser: 15,50 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 510-l-Tank + 125 l Ad-Blue): ca. 7,45 t; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang

Motor: Renault DXi11 Euro 5: 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue, elektronisch geregelte 2.000-bar-Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elementensystem pro Zylinder; Bohrung/Hub: 123/152 mm; Hubraum: 10,8 l, Leistung: 460 PS (339 kW) bei 1.700 bis 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.200 Nm bei 950/min bis 1.400/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, selbstnachstellend mit automatisierter Servo-Betätigung

Getriebe: Optidriver+ AT 2412 C TD: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und wahlweise manueller Bedienung über Lenksäulenhebel; Übersetzungsverhältnisse: von 14,94:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: P 1371: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=2,64:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.133/min

Fahrwerk

Federung: vorn: starre Vorderachse, Parabelblattfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 4-Balg-13-t-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierter ABS- und ASR-Funktion sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung über Koppelkraftregelung; Stauklappen Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend; Sonderausstattung: ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm), Voith-Retarder R115

Lenkung: servohydraulische Kugelmutter-Blocklenkung

Reifen: Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin X Energy XF Savergreen vorn und XD Savergreen hinten; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin Energy XTA 2+

unauffällig, zum Beispiel: die neue Generation des Pumpe-Düse-Elementensystems pro Zylinder für die elektronisch geregelte 2.000-bar-Hochdruck-Direkteinspritzung sowie gekühlte Kolben und Öltemperaturregelung. Hinzu kommen Neuerungen in der Motor-Peripherie wie eine neue Lüftersteuerung und neuer Luftkreislauf sowie ein neuer Kühlmittelkreislauf mit einer Wasserpumpe, die über eine variable Leistungsregelung verfügt. Weitere Details sind neue Lichtmaschinen, Hitzeschilder und Schalldämpfer.

Nach wie vor setzt Renault Trucks bei den Euro-5-Motoren auf die SCR-Technologie mit Ad-Blue. Die neuen Motorengenerationen, so auch der DXi11 im Premium, gibt es optional Ende 2009/Anfang 2010 mit zusätzlicher EEV-Zertifizierung. Fahrzeuge gemäß EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) sind beson-

ders umweltverträglich. Die KfW-Förderbank vergibt für EEV-Nutzfahrzeuge über 12 t Gesamtgewicht weiterhin Fördermittel bis zu 4.250 Euro pro Fahrzeug, auf Antrag vor der Neuanschaffung.

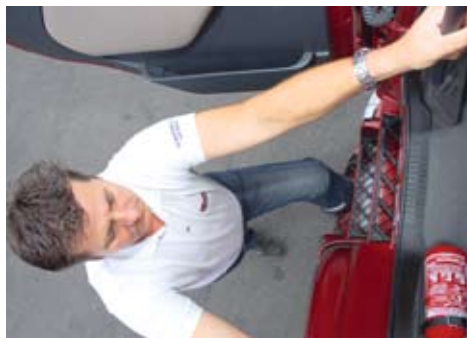
Der Antriebsstrang des Testfahrzeugs zeigt sich dank der neuen Hinterachsübersetzung 2,64:1 perfekt auf die verstärkte Durchzugskraft des Motors DXi11 abgestimmt. In Verbindung mit den Reifendimensionen 315/70 R 22.5 ergibt sich eine Auslegung auf 1.133/min bei Autobahntempo 80 km/h. Die Drehzahlablenkung in der Gesamtauslegung hat selbst auf der anspruchsvollen Testrunde keine negativen Auswirkungen gezeigt. Der Dieselantrieb DXi11 für die 11-l-Hubraumklasse beeindruckt vor allem durch seinen starken Antritt und sein Durchzugsvermögen im unteren Drehzahlbereich. Immerhin stellt der Premium Route

460 bei 40 t Zuggesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von 11,5 PS/t und vor allem ein maximales Drehmomentniveau von starken 55 Nm/t zur Verfügung. Re-

KOSTENRECHNUNG	
RENAULT PREMIUM 460 EURO 5 SCR	
Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	10,8/460
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.540
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	438
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	33,80
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	1,70
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	34,60
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	40,56
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,02
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	53,98
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	18.480
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	5.256
Reifen [Jahr]	675
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	33.337
Feste Kosten [Euro/Tag]	134,74
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	18.480
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	5.256
Reifen [Euro/Jahr]	675
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	59.875
Maut [Euro/Jahr]	17.856
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926
Summe [Euro/Jahr]	110.068,20
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	22,46
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	53,98
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	76,44

Für die Kostenrechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig; u.a. mit Fernverkehrskabine „Route“; Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „Optidriver+“, Sekundäretarder „Voith“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 315/70 R 22,5 „Michelin X Energy Savergreen“

(1) Quelle Renault Trucks Deutschland, Brühl
 (2) 6 Reifen à 450,- nach 24 Monaten oder 288.000 km; Umlage auf 48 Monate
 (3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung
 Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen
 Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage



Günstige Einstiegssituation dank Treppenaufstieg (oben)
 Komfortables Interieur für Alleinfahrer



TESTERGEBNIS	
Autobahn	
gefahrene km	115,6 km
Verbrauch Ø	31,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	78,9 km/h
davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 37,9 l/100 km bei 78,6 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 25,1 l/100 km bei 79,2 km/h	
Mischstrecke	
55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn	
gefahrene km	65,4 km
Verbrauch Ø	38,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	61,1 km/h
Bergwertung	
A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung	2,0 km
Verbrauch Ø	143,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	50,7 km/h
Gesamt	
65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke	
gefahrene km	181,0 km
Verbrauch Ø	33,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	71,4 km/h
Ad-Blue-Verbrauch Ø ... (4,4 %) 1,7 l/100 km	
Wetter	
bewölkt, teilw. Regen; Wind: 1 bis 2 aus W bis NNW; Temperatur +15 bis +18° C	

nault Trucks hat die beachtlichen Leistungs- und Drehmomentwerte in eine ausgezeichnete Fahrbarkeit umgesetzt.

Die Rechnung von Renault Trucks, mit neuem Motor und neuer Hinterachsübersetzung mindestens 1 Prozent an Kraftstoff einzusparen, lässt sich durch den Test betätigen: Der Premium Route 460 erzielte ein sparsames Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 33,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,4 km/h. Auf der Autobahn waren es ebenfalls wirtschaftliche 31,2 l/100 km bei 78,9 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten).

Dank Optifuel-Trimming soll der neue Premium Route 460 im Vergleich zum Vorgänger 450 mit Handschaltgetriebe zwischen 4 und 7 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen. Zur Optifuel-Optimierung der Test-Sattelzugmaschine zählt die Fahrzeugausstattung vor allem mit Automatik-Schaltgetriebe Optidriver+, rollwiderstandsoptimierter Bereifung und lang übersetzter Hinterachse für überwiegend ebene Autobahntopographie. Mit dem Optifuel-Fahrer-Training, das auch noch den „Faktor Mensch“ auf Sparsamkeit trainiert, sind insgesamt Verbrauchseinsparungen bis zu 15 Prozent auf Flottenebene möglich.

Beim Test zeigte sich das verbesserte Optidriver+-Schaltgetriebe wirklich als ideale Antriebsstrang-Bestückung. Das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie mit Fahrprogrammregelung reagiert jetzt noch intelligenter und feinfühler auf topographische Gegebenheiten und Fahreranforderungen.

Der Fahrer braucht praktisch nur noch Gas zu geben und sich auf das Verkehrsgeschehen zu konzentrieren: Alles andere wie das Kuppeln und Schalten sowie die Gangwahl erledigt „Kollege Computer“ in erstklassiger Qualität. Praktisch ist auch das Motorbremsschaltprogramm, das bei aktivierter Motorbremse automatisch für effektive Drehzahlen sorgt.

Insgesamt zeichnet sich das Testfahrzeug Premium Route 4x2 durch hohe Fahrharmonie, niedrige Geräuschkulisse in der Kabine sowie überaus einfaches Handling und gute Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen aus. Hinzu kommt noch ein perfektes Lenkverhalten mit ausreichenden Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf.

Das Interieur der Kabine wurde ebenfalls weiter aufgewertet. Neue, warme Farben sorgen für eine gediegene Wohlfühl-Atmosphäre. Der ergonomisch gestaltete Fahrerplatz mit elegantem Cockpit und übersichtlicher Instrumentierung

ist Renault erstklassig gelungen. Sitz-schnellabsenkung und hochklappbares Lenkrad ermöglichen einen verrenkungs-freien Überstieg auf den Motortunnel und zur Beifahrertür. Darüber hinaus sorgt der treppenförmige Aufstieg für eine besonders günstige und sichere Einstiegssituation. Die Hochdachkabine bietet Alleinfahrern im nationalen Fernverkehr ein überdurchschnittliches Komfortangebot mit ausreichend Stauraum und geschickt platzierten Ablagemöglichkeiten im direkten Fahrerumfeld. Die Komfort-Schlafliege unten kann auch als Sofa dienen.

Die obere Faltliege wirkt eher als Notbett und ist wegen fehlender Aufstiegsleiter unbequem zu erreichen. Dafür lässt sie sich mit wenigen Handgriffen in eine praktische Großablage verwandeln. Die Großstauflächen unter der Liege sind nicht von außen zugänglich. Dafür gibt es zum Innenraum hin abgeschottete kleinere Außenstauflächen, zum Beispiel für Tank-Utensilien.



Erstklassiger Arbeitsplatz mit geschickt platzierten Ablagemöglichkeiten

Das Preis/Leistungsverhältnis der Test-sattelzugmaschine hat Renault Trucks im oberen Bereich angesetzt. Das erfreulich umfangreich ausgestattete Grundmodell ist laut verhandelbarer Nettopreisliste für 129.120 Euro zu haben. Der Preis für das Testfahrzeug in Vollausrüstung: etwa 163.934 Euro. Darin sind zum Beispiel das Excellence-Paket der Premium-Kabine für 9.025 Euro, der Voith-Retarder R115

für 7.009 Euro, das Automatik-Schaltge-triebe Optidriver+ für 6.099 Euro und die Alu-Felgen von Alcoa für 4.200 Euro so-wie andere Dinge wie das Voll-EBS mit ESP für 1.681 Euro enthalten.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Wir bieten Ihnen mehr als nur einen LKW.

Unser Ziel ist es, Ihre Vorstellungen schnell und unkompliziert auf die gewünschten Achsen zu setzen. Ihr Wunschfahrzeug haben wir entweder im Bestand – oder beschaffen es kurzfristig

für Sie. Von über 1.000 ein- bis vierjährigen Secondhand-Fahr-zeugen auf rund 100.000 m² Ausstellungsfläche in Sittensen – der ungeschlagenen „LKW-Meile Europas“.

www.euro-leasing-rent-sales.de • Servicehotline: 0 18 05 / 25 46 73

VERKAUFZENTRALE • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Tel.: 0 42 82 / 93 19 -0 • Fax: 0 42 82 / 93 19 -30 • mklappstein@euro-leasing.de

EURO LEASING
Rent & Sales