

Test_Renault Premium Route 430



Mehr Sein als Schein

Der Renault Premium Route 430 präsentierte beim Test bewährte Technik und war dank Optifuel-Paket beachtlich sparsam.



Ansprechend und fahrerfreundlich: das Cockpit. Einstiegsituation: günstig und bequem

Beim Testfahrzeug Renault Premium Route 430 4x2 stand der Wahlspruch „Mehr sein als Schein“ Pate. So sind dem Premium Route, der bei Renault Trucks das schwere Mittelklasse-Segment bis zum nationalen Fernverkehr abdeckt, Starallüren fremd. Er ist vielmehr ein treues Gefährt für Unternehmer und Fahrer und der Liebling derjenigen, die mit spitzem Bleistift kalkulieren – vor allem dann, wenn es um Nutzlast und Betriebskosten geht.

Das sympathische Arbeitstier aus Frankreich tritt in noch zeitgemäßem Outfit auf. Die 2. Generation des 1996 erstmals vorgestellten Premium Route kam Ende 2005 mit großem Facelift und neuem Interieur auf den Markt. Im Jahre 2009 dann nochmals eine Modellpflege mit neuen Euro-5-Motoren, die seit 2010 optional zusätzlich in EEV-Zertifizierung zu haben sind.

Im Jahre 2009 startete Renault Trucks auch die Erfolgsstory seines baureihenübergreifenden Optifuel-Programms. Damit trimmt der LKW-Fabrikant seine Produkte auf höchste Effizienz. Bei den Kraftstoffpreisen, die vor allem in den letzten Jahren munter noch oben drehen, ist es kein Wunder, dass die Optifuel-Gemeinde einen regen Zulauf verzeichnen kann.

Effizientes Sparpaket

Die Optifuel-Plakaturierung des Testfahrzeugs zeigt sehr deutlich, dass auch der Premium Route 4x2 zum Test als effizienzoptimierter Truck antrat. Zum Optifuel-Spaxmix zählen auf der Hardware-Seite vor allem das Automatik-Schaltgetriebe Optidriver+, eine rollwiderstandsoptimierte Bereifung und eine lang übersetzte Hinterachse für den überwiegenden Autobahneinsatz. Hinzu kommen Module

wie die Auswertungssoftware „Optifuel Infomax“ zur Effizienzsteigerung, das „Optifuel Training“, das auch noch den „Faktor Mensch“ auf Sparsamkeit trainiert, und die Formel „Club Optifuel“ für nachhaltige Erfolgsergebnisse.

Seit 2011 ist optional noch „Optiroll“ mit „Soft-Cruise Control“ im Paket. Darüber hinaus ist auf Wunsch die Deaktivierung des Power-Modus beim Optidriver+-Getriebe sowie eine automatische Motorabschaltung nach fünfminütigem Leerlauf möglich. Unterm Strich, so Renault Trucks, soll das komplette Optifuel-Paket Kraftstoffeinsparungen in der Flotte von bis zu 15 Prozent bringen können.

Hohe Fahrharmonie

Beim Test zeigte sich, dass Renault Trucks das Sparpaket für den Premium Route ohne negative Einflüsse auf die Fahrbarkeit geschnürt hat. Auch die für die Hubraumklasse ziemlich lang übersetzte Hinterachsauslegung zur Drehzahlabsenkung auf 1.137/min bei Autobahntempo 80 km/h störte nicht. Möglich ist dies dank der erstaunlichen Durchzugskraft des 6-Zylinder-Diesels DXi 11 mit 10,8 l Hubraum, einer Nennleistung von 420 PS bei 1.800/min und eines maximalen Drehmoments von immerhin 2.040 Nm bei schon 950 bis 1.400/min. Bei 40 t Zugesamtgewicht ergeben sich für die Testfahrt ein Leistungsverhältnis von 10,5 PS/t und ein beachtliches Drehmomentniveau von 51 Nm/t.

Bemerkenswert ist auch, wie perfekt auf die Motorcharakteristik abgestimmt das Automatik-Schaltgetriebe Optidriver+ arbeitet und das Zusammenspiel von „Optiroll“ und „Soft-Cruise Control“ gelingt.

Damit ist der Fahrer in allen Lebenslagen entspannt und gelassen unterwegs. Und, vor

Optiroll Sparprogramm

Das intelligente Bremsomat/Tempomat-System „Optiroll“ von Renault Trucks ist seit 2011 auf dem Markt und bietet im Vergleich zum üblichem Tempomat (CC) jetzt auch Funktionen wie einen kontrollierter Freilauf mit entkoppeltem Motor und eine besonders feinfühligere Tempo- und Fahrprogrammregelung. Das System funktioniert in Verbindung mit dem Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie und Fahrprogrammregelung Optidriver+.

Optiroll umfasst auch noch die Funktionen „Power Modus gehemmt“ und „Soft Cruise Control“. Power Modus gehemmt kommt bei aktiviertem Kick-Down am Fahrpedal zum Einsatz. Soft Cruise Control ermöglicht zum Beispiel im Schubbetrieb einen Geschwindigkeitsabfall von 2 km/h unterhalb der gesetzten Tempomat-Einstellung, um die Rollphase zu verlängern. Am Berg lässt das System innerhalb bestimmter Steigungsprozentzahlen einen geringen Geschwindigkeitsabfall zu, um eine Motordrehzahl mit dem besten Kompromiss zwischen Drehmoment und Wirkungsgrad zu erreichen und dadurch den Verbrauch weiter zu senken. Insgesamt sind die Auswirkungen auf die Durchschnittsgeschwindigkeit praktisch null.

Laut Renault Trucks lassen sich dank Optiroll-System Kraftstoffeinsparungen von 1 Prozent (bei einem durchschnittlichen Einsatz des Systems auf 30 Prozent der Strecke) erreichen. Damit dürfte sich der Aufpreis für das Optiroll-Paket von etwa 1.116 Euro ziemlich schnell amortisieren.

AS

Fakten kompakt Renault Premium Route



Ohne Starallüren: der Renault Premium Route 430 als sparsames Arbeitstier

Technische Daten

Maße und Gewichte

Sattelzug mit Kofferaufleger, Aufmaß: 16,50 x 2,50 x 4,0 m (Länge x Breite x Höhe); Sattelzugmaschine Premium Route 430 4x2, Aufmaß: 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. 7,2 t; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang

Motor: Renault DXi11 Euro 5 EEV: 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: 430 PS (316 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.040 Nm bei 950/min bis 1.400/min
Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend
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: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=2,64:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.137/min

Fahrwerk

Federung: vorn: starre Vorderachse, Parabelblattfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 4-Balg-13-t-Luftfederung und elektronischer Niveauregelung (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 Federspeicherbremszylinder auf Hinterräder wirkend; Sonderausstattung: ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm), Voith-Retarder R115 (Leistung 680 PS/500 kW)

Reifen: Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin X Energy Savergreen; vorn: XF; hinten: XD; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin X Energy Savrgreen XT

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km: **115,6 km**
Verbrauch Ø: **30,9 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **78,0 km/h**
davon 50% schwieriger Abschnitt: Ø 38,6,0 l/100 km bei 78,0 km/h und 50% einfacher Abschnitt: Ø 23,9 l/100 km bei 78,1 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.; 16% Autobahn
gefahrte km: **65,4 km**
Verbrauch Ø: **39,3 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **62,6 km/h**

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
Verbrauch Ø: **130,0 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **51,1 km/h**

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
gefahrte km: **181,0 km**
Verbrauch Ø: **33,9 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **71,6 km/h**
Ad-Blue-Verbrauch Ø: **4,4% je l/100 km**

Wetter

sonnig; Wind: 1 bis 2 aus W bis SW; Temperatur +19 bis +27°C



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

+ Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion zeitgemäßer Komfort im Fernverkehr; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg.

- Großraumstaufächer nicht von außen zugänglich.

Antriebsstrang

+ Gute Motorelastizität; hohe Fahrharmonie, Optiroll für sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk

+ Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

Aktive/passive Sicherheit

+ Serienmäßige Klimaanlage und EBS mit Scheibenbremsen; optional Hightech-Assistenzsysteme wie Automatik-Schaltgetriebe Optidriver+, ESP, ACC und Spurwächter LGS sowie Xenon-Licht im Programm

Routine-Check/Wartung

+ Elektronische Überwachung wichtiger Funktionen und Ölstand; elektronischer Routinecheck; einfacher Birnenwechsel.

Service

+ Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag, flächendeckendes Vertriebs- und Werkstatt-Netz

Mit Euro VI-Motoren. Weil sich das schon heute rechnet.

Der neue Antos. Entwickelt für den schweren Verteilerverkehr.

Die Abgasnorm von morgen bereits heute erfüllen: Die komplett neu entwickelten Euro VI-Motoren im neuen Antos reduzieren sowohl Stickoxid-, Partikel- und CO₂-Emissionen als auch den Kraftstoffverbrauch nochmals deutlich. Das schont die Umwelt und Ihr Budget – serienmäßig. Überzeugen Sie sich selbst bei Ihrem Mercedes-Benz Partner, unter www.mercedes-benz.de/der-neue-antos oder mit dem QR-Code auf Ihrem Smartphone.





Gute Sicht: Option Xenon-Scheinwerfer

Kostenrechnung Renault Premium Route 430 Euro 5/EEV

Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	10,8 /430
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.185,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	370,00
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]	33,90
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	1,70
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	34,80
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,80
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	40,68
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]	54,10

Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	14.220,00
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	4.440,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	27.261,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	113,59
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	14.220,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.440,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	60.048,00
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	105.165,00
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	18,93
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	54,10
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	73,03

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrs-kabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-225 "Michelin X Energy Saver Green" (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 Gesamtfahrlleistung
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 Wildhaage



Einfach: schneller Birnenwechsel

allein auch sparsam: Auf dem anspruchsvollen Autobahnabschnitt kratzte das Testfahrzeug mit einem Durchschnittsverbrauch von 30,9 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,0 km/h bereits am Spartitel, der in der Fahrzeugklasse ab 420 PS bei einem Verbrauch von unter 30 l/100 km vergeben wird. Auch das Gesamtergebnis von 33,9 l/100 km kann sich sehen lassen.

Fairerweise ist noch der AdBlue-Verbrauch von 4,4 Prozent kostengewichtet im Verhältnis von 1,20 Euro/l Diesel zu 0,60 Euro/l AdBlue hinzuzurechnen: So ergeben sich 31,6 l/100 km für den Autobahnabschnitt und 34,6 l/100 km beim Gesamtergebnis. AdBlue verhält sich in der CO₂-Verbrauchsbilanz nahezu neutral.

Bequem unterwegs

Auch für den Fahrer hat der Premium Route einiges zu bieten: Da sind zunächst der auf gute Fahrharmonie abgestimmte Antriebsstrang und das überaus einfache Handling. Vor allem das Optidriver+ zeigte sich als ideale Antriebsstrang-Bestückung. Das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie mit Fahrprogrammregelung reagiert intelligent und feinfühlig sowohl auf topographische Gegebenheiten als auch auf Anforderungen über

das Fahrpedal und erledigt das Kuppeln und Schalten sowie die Gangwahl in erstklassiger Qualität. Praktisch ist auch die Einbindung von Optidriver+ ins Bremsenmanagement. Hinzu kommen gute Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und ein perfektes Lenkverhalten mit ausreichenden Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf.

Das Kabineninterieur vermittelt eine freundliche Wohlfühlatmosphäre für entspannte Ruhezeiten und der ergonomisch gestaltete Fahrerplatz mit elegantem Cockpit und übersichtlicher Instrumentierung sorgt für hohe Konditionssicherheit.

Renault Trucks hat den Preis laut verhandelbarer Nettopreisliste für die Testsattelzugmaschine Premium Route 430 4x2 in den Premiumbereich gesetzt. Das erfreulich umfangreich ausgestattete Grundmodell ist für etwa 140.710 Euro zu haben. Für das Testfahrzeug in Vollausrüstung sind etwa 174.799 Euro fällig. Darin sind zum Beispiel das umfangreiche Excellence-Kabinenpaket für 10.311 Euro, der Voith-Retarder R115 für 7.834 Euro, und Alcoa Alu-Felgen für 4.694 Euro sowie andere Dinge wie Optiroll-Paket und EEV-Zertifizierung enthalten.

Adelbert Schwarz