



Renault Premium Route 450 Euro 5

Galanter Strahlemann

Wirtschaftlich, komfortabel und hohe Transportleistungen:
Der Premium Route 450 Euro 5 strahlt im günstigen Licht.

Zuerst die Vorstellung des neuen Gesamtprogramms 2006 in Lyon, dann die Fahrvorstellung des neuen Premium Distribution und Midlum in Blainville. Jetzt ist der neue Premium Route, der im Herbst vorigen Jahres vorgestellt wurde, auf Testtour: Renault Trucks hat in diesem Jahr – zumindest was die Aktivitäten betrifft – auf die

Überholspur gewechselt. Auch beim Thema Euro 4/5 hat Renault Trucks zur europäischen Führungsriege aufgeschlossen, dank SCR-Technologie mit Ad-Blue für alle LKW-Baureihen vom Midlum bis zum Magnum.

Das Testfahrzeug Premium Route 450 4x2 Euro 5 hat alle Voraussetzungen, um Renault Trucks auch in Deutschland ein

Stück weiter nach vorn zu bringen. Sympatisch ist das Antlitz gelungen – die großäugigen Beleuchtungseinheiten in Klarglasoptik und das breite Kühlergrill strahlen jugendliche Frische und Agilität aus. Und der Premium Route 450 hat mit dem neuen Motor DXi11 ein ziemlich starkes Herz zu bieten. Das Aggregat mit 10,8 l Hubraum leistet 450 PS bei

Einfaches Handling: Der Premium Route 450 Euro 5 ließ sich als kräftiges Arbeitstier wirtschaftlich und einfach führen.



1.900/min und bringt ein maximales Drehmoment von 2.140 Nm bei 1.100 bis 1.400/min auf.

Zugkräftig. So zieht der Premium Route 450 den 40-t-Testsattelzug mit einem Leistungsverhältnis von 11,25 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von immerhin 53,5 Nm/t munter voran. Beindruckend ist das Standvermögen in Steigungen. Damit ist der Autobahnabschnitt auf der A 3 von Köln bis Frankfurt und zurück bestückt. Selbst langgezogene Anstiege im Bereich von fünf Prozent und etwas mehr nimmt das Testfahrzeug noch mit 44 km/h im 9. Gang bei 1.480/min.

Sicher. Ein besonderer Vorteil beim Premium Route 450 ist das optionale Optidriver+, es stammt aus der Technikplattform des Volvo-Konzerns und basiert auf dem I-Shift-Getriebe. Einfacher, sicherer und ökonomischer lässt sich ein LKW kaum noch bewegen. Der Fahrer braucht nur noch Gas zu geben und kann sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Alles andere wie die Gangwahl, das Schalten und Kuppeln wird vom Mikroprozessor an Bord erledigt. Und das, wie beim I-Shift, in anerkannt hoher Schalt- und Kupplungsqualität bei äußerst kurzen Schaltzeiten.

Allerdings fehlt hier die ECO-Rollfunktion, wie sie zum Beispiel Volvo Trucks beim I-Shift bietet. Hier schaltet der Mikroprozessor unter bestimmten Voraussetzungen das Getriebe in Neutralstellung, um das Fahrzeug länger rollen zu lassen. Damit sind, je nach Topographie, Kraftstoffeinsparungen im Zehntel-Literbereich/100 km möglich.

Klar, dass sich das Optidriver+ im Premium Route 450 Euro 5 vor allem auf dem Landstraßenabschnitt besonders vorteilhaft zeigte. Das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie ist perfekt auf die drehmomentstarke Motorcharakteristik abgestimmt. Weiterhin beeindruckte das Testfahrzeug durch große Fahrharmonie und einfaches Handling. Außerdem besitzt der Premium Route 450 eine leichtgängige und zielgenaue Lenkung mit direkt ansprechender Mittelstellung und ausreichenden Rückstellkräften.

Das Kabineninterieur ist überaus gefällig in Design und Materialwahl geraten. Gefallen hat auch das niedrige Geräuschniveau und die gute Rundschau auf das Verkehrsgeschehen. Die Sichtwinkel in den Rückblickspiegeln wurden weiter verbessert und entsprechen bereits den für 2007 geltenden Vorschriften für die Tote-Winkelüberwachung.

Das hohe Sicherheitsniveau des Premium Route wird auch von der Optibrake unterstützt. Das System stellt dem Fahrer eine Motorbremsleistung von 372 PS bei 2.300/min zur Verfügung. Hinzu kommt beim Testfahrzeug noch der Voith-Retarder mit einer Dauerbremsleistung von 440 PS. In der höchsten Ausstattungsstufe des EBS sind



Zum Wohlfühlen: Renault Trucks hat beim Premium Route auch für einen gemütlichen Beifahrerplatz gesorgt.

TECHNISCHE DATEN

Renault Premium 450 Euro 5:

Als Sattelzugmaschine für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Tiefkühl-Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und rund 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen.

Maße und Gewichte

Länge: 6,04 m; Breite (Kabine): 2,48 m; Höhe (Kabinendach): 3,55 m; Radstand: 3,90 m; Wendekreisdurchmesser: 15,50 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem Tank): 7.445 kg; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 6,7/13,0 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t;

Antriebsstrang

Motor: Renault DXi11 EC06 Euro 5 SCR:

6-Zylinder-Reihendieselmotor mit Wastegate-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder). Hochdruck-Direkteinspritzung: elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Elemente-System (PDE) pro Zylinder; Bohrung/Hub: 123/152 mm; Hubraum: 10,8 l, Leistung: 450 PS (331 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.140 Nm bei 1.100/min bis 1.400/min.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; automatisierte Servo-Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Renault Optidriver+ AMT 2412C DD (Sonderausstattung): Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit mikroprozessorgesteuertem Fahrprogramm und wahlweise manueller Bedienung über Lenksäulenhebel; unsynchronisiertes 3-Gang-Hauptgetriebe mit synchronisierter Range- und Splitgruppe; 12 Fahrgänge mit Übersetzungsverhältnissen von 14,95:1 bis 1:1 und 4 Rückwärtsgängen (i=17,48:1 bis 3,16:1)

Antriebsachse: Arvin Meritor P13170: einfach über-setzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=2,85:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.206/min

Fahrwerk

Achsen: vorn: starre Vorderachse mit Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum mit integrierter ABS- und ASR-Funktion sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung; Sonderausstattung: ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) und Motorbremse Optibrake mit einer Leistung von 372 PS (275 kW) bei 2.300/min sowie Voith-Retarder VR3250 mit 440 PS (325 kW) Bremsleistung; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Lenkung: Kugelmutter-Servoblocklenkung ZF 8098

Reifen: Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin Energy 2 XZA vorn und XDA hinten; Sattelanhänger: 385/55 R 22,5 Michelin Energy 2 XTA



Gelassen bleiben: Auch wenn es wie am Testtag schüttet und windet, der Fahrer sitzt souverän hinterm Steuer. (Foto o.)

Zwei in eins: Der analoge Drehzahlmesser mit integrierter digitaler Geschwindigkeitsanzeige ist das Besondere bei Renault Trucks.



nicht nur die ABS- und ASR-Funktionen sowie ein Bremsbelagverschleißausgleich und eine automatische Lastzugabstimmung sondern auch das ESP und ein Bremsenmanagement mit speziellem Optidriver+-Schaltprogramm integriert.

Wirtschaftlich. Der Premium Route 450 Euro 5 ist als leichtgewichtiges Fahrzeug im schweren Mittelklassensegment mit reichlich Power unterwegs. Das belegen die Messwerte eindeutig: So wurde auf dem 377 km langen Autobahnabschnitt mit hügeliger Topographie eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 79 km/h und ein Durchschnittsverbrauch von 33,5 l/100 km erzielt. Und das bei widrigen Testbedingungen wie Windstärken zwischen 3 und 4 (etwa 12 bis 30 km/h) sowie einer über 70 km langen Fahrt bei starkem Regen.

Allerdings muss der Ad-Blue-Verbrauch von etwa 2,0 l/100 km oder 5,9 Prozent des Durchschnittsverbrauchs hinzugerechnet werden. Doch Ad-Blue verhält sich weitgehend CO²-Neutral. Außerdem gibt es das Reduktionsmittel bereits für etwa 36 Euro-Cent/l im praktischen 1.000-l-Mehrweg-Gitterboxtank für die Selbstbetankung.

Ergonomisch. Die neue Kabine ist entsprechend konzipiert und bietet im nationalen Fernverkehrseinsatz ein überdurchschnittlich hohes Komfortniveau. Hinzu kommen geschickt platzierte Ablagemöglichkeiten direkt beim Fahrer und ausreichend Stauraum sowie Außenstauflächen.

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km	377,0 km
Verbrauch Ø	33,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	79,0 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø 2,1 l/100 km

davon: einfache Strecke A 4

gefahrte km	34,2 km
Verbrauch Ø	22,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,3 km/h

Landstraße

gefahrte km	70,4 km
Verbrauch Ø	40,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	61,8 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	135,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	38,6 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km	447,4 km
Verbrauch Ø	34,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	75,7 km/h

Wetter
bewölkt/Regen bis heiter; Wind: 3 bis 4 aus S/SW; +11 bis +18° C; ca. 70 km Regenfahrt

Ø = Durchschnitt



Kompakt geraten: Für seine Hubraumklasse besitzt der 10,8-l-Motor DXi11 eine durchzugsstarke Charakteristik.



(v. l. n. r.) Ausreichend bemessen: Das Staufachangebot deckt auch Ansprüche für nationale Ferntouren ab; Knapp bemessen: Die Außenstauflächen besitzen zwar ein geringes Volumen, reichen jedoch für Reparatur- und Arbeits-Utensilien aus; Sehr übersichtlich: Die Betriebsstoffstände werden elektronisch kontrolliert, trotzdem sind alle Kontrollpunkte einfach erreichbar.

Vor allem der Fahrerplatz ist Renault Trucks hervorragend gelungen. Zu den besonderen Merkmalen zählen in erster Linie das griffige Multifunktionslenkrad in sportlichen Design und die neuartige Integration von monologem Drehzahlmesser und digitaler Geschwindigkeitsanzeige. Nahezu vorbildlich auch die ergonomische Platzierung aller wichtigen Bedienelemente. So wurde die Tempo-

mat/Bremsomat-Steuerung über zwei Wipptasten in das Lenkrad integriert. Die Bedienung und manuelle Gangwahl von Optidriver+ sowie Motorbremse und Retarder wurden auf Lenksäulen-Multifunktionsschaltern zusammengefasst. Ebenso ideal ist Bedienung von Licht, Blinker, Scheiben-Wischwaschanlage und anderen wichtigen Funktionen wie das Radio geregelt.

stiges Preis-Leistungsverhältnis für das Basismodell Premium Route 450.18 SZM 24TF017 4x2 Euro 5. Das sind etwa 2.500 Euro mehr wie für das Euro-4-Basis-Modell. Doch beim Einsatz auf deutschen Autobahnen ist die Mehrinvestition dank der zwei Euro-Cent günstigeren Mautgebühren schnell wieder eingefahren.

Ein besonderer Vorteil ist beim Premium Route das optionale Optidriver+.

Auch empfehlenswerte Sonderausstattungen wie die höchste EBS-Stufe mit ESP für 1.530 Euro, die Optibrake-Motorbremse für 1.836 Euro und vor allem das Optidriver+ für 5.548 Euro, beziehungsweise das Paket Optidriver+ mit Voith-Retarder für 11.918 Euro wie im Testfahrzeug, können sich schnell amortisieren. Weitere lohnende Zutaten sind Dachspoiler und Seitenverkleidungen für 3.300 Euro und das rundum komplette Fernfahrer-Ausstattungs paket „Excellence Fahrerhaus“ für 7.680 Euro.

ADELBERT SCHWARZ



Nutzlastvorteile. Der Premium Route 450 4x2 Euro 5 kann zumindest im nationalen Fernverkehr bei mittelschweren Einsatzverhältnissen locker mithalten und Nutzlastvorteile bieten: Mit geräumiger Hochdach-Schlafkabine, voll ausgestattet und betankt jedoch mit Alufelgen (Option) und ohne Fahrer bringt die Test-Sattelzugmaschine ein Kampfgewicht von 7.445 kg auf die Waage.

Hinzu kommt mit 109.970 Euro, laut verhandelbarer Nettopreisliste, ein gün-

Für Aufsteiger: Große Türöffnungswinkel, günstig platzierte Haltegriffe und eine bequeme Trittstufe führen sicher nach oben.