

TEST Premium 420 dCi E3



Euro 3 plus 2001

Rundum fit: Der Premium 420 dCi E3 punktete beim Test mit hohem Fahrkomfort, stabiler Straßenlage und perfektem Lenkverhalten.

Das Testfahrzeug Premium 420.18 E3 ist der erste Vertreter des Mehrwertprogramms 2001 von Renault V.I., der jetzt mit den Euro-3-Motoren zum Einsatz kommt.



Mehrwert: Der Premium 420 dCi E3

Mit den Euro-3-Motoren für alle Fahrzeuge ab 3,5 t Gesamtgewicht und dem Programm 2001 zielt Renault V.I. (RVI) auf eine Mehrwertstrategie ab. Die Test-Sattelzugmaschine Premium 420.18 dCi Privilège E3 tritt als erstes Fahrzeug aus dem RVI-Programm 2001 an. Die Erweiterung der Typbezeichnung mit „E3“ kennzeichnet nicht nur die Euro-3-Motorisierung, sondern eine Menge serienmäßiger Neuheiten. Sie lassen sowohl Unternehmer- als auch Fahrer-Heizen höher schlagen, die

wichtigsten sind: EBS mit Rundum-Scheibenbremsen, ein neues Instrumentenfeld, neue Sitze und an der Kabine neue schwenkbare Seitenkanten-Spoiler sowie ab dem Premium 370 die serienmäßige Ausstattung mit der Schaltunterstützung ZF-Servoshift für kurze Schaltwege und um 50 Prozent reduzierte Schaltkräfte.

An erster Stelle steht natürlich die Euro-3-Version des Hightech-Aggregats dCi 11. Neben der Common-Rail-Technologie „dCi“ zeichnet sich der 6-Zylinder-Reihen-Diesel mit 11,1 l Hubraum, Ab- ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

| | |
|--|-----------|
| Gesamtlänge | 5.955 mm |
| Gesamtbreite | 2.500 mm |
| Gesamthöhe | 3.562 mm |
| Radstand | 3.650 mm |
| Wendekreisdurchmesser | 14.200 mm |
| Zulässige Achslast vorn | 7.100 kg |
| Zulässige Achslast hinten | 11.500 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 18.000 kg |
| Leergewicht Testfahrzeug mit Fahrer und vollem 550-l-Tank | 7.200 kg |
| Zulässiges Zuggesamtgewicht | 40.000 kg |
| Gesamtzuglänge | 16,50 m |
| Gesamtzugbreite | 2,50 m |
| Gesamtzughöhe | 4,0 m |
| Test-Zuggesamtgewicht | ca. 40 t |
| Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat | |

Antriebsstrang

Motor: Renault dCi 11: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile); elektronisch geregelte (V-Mack III) Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Bohrung/Hub: 123/156 mm; Hubraum: 11,1 l; Leistung: 412 PS (303 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 1.870 Nm zwischen 1.050 und 1.400/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servobetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: ZF 16 S 181 plus Servoshift: synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splittgruppe; 16 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 16,41:1 bis 1:1); Servoshift: pneumatische Schaltkraftunterstützung für kurze Schaltwege und eine Reduzierung der Schaltkräfte von rund 50 Prozent

Antriebs-Hinterachse: P 1370; einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre (Sonderausstattung); Übersetzung 3,08:1; Gesamtauslegung: 1.290/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 7,1-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: 2-Balg-Luftfederung mit elektronischer Niveauregulierung Airtronic, programmierbare Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Bremssystem) und Rundum-Scheibenbremsen; ABS; ASR; Stauklappen-Motorbremse; verstärkende Dekompressions-Motorbremse Jacobs (Sonderausstattung); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: Zugfahrzeug: 315/80 R 22.5 Michelin Energy; vorn: XZA; hinten: XDA; Auflieger: 385/65 R 22.5 Michelin Energy XTA

gasturbolader und Ladeluftkühlung auch durch vollelektronisches Motormanagement (V-Mack III) und Monoblock-Zylinderkopf mit Vierventil-Technik (je zwei Ein- und Auslassventile) aus.

Mit der jetzigen Umstellung auf Euro 3 hat RVI gleichzeitig das Motorenprogramm für den Premium Route auf einen Punkt gebracht: Es gibt jetzt nur noch den Motor dCi 11, der die Leistungsklassen von 320 bis 420 PS abdeckt. Aus der Typbezeichnung 420.18 Privilege E3 geht hervor, dass die Test-Sattelzugmaschine mit komfortablem Hochdach-Fernfahrerhaus und stärkster Motorisierung angetreten ist. In diesem Falle sind das 412 PS bei 1.900/min und ein maximales Drehmoment von 1.870 Nm zwischen 1.050 und 1.400/min.

Bei einem Gesamtgewicht von 40 t des Testsattelzugs ergeben sich ein Leistungsverhältnis von 10,3 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 46,8 Nm/t. Das reichte für ein zügiges Beschleunigen auf das gewünschte Marschtempo, vom Stand weg und mit wenigen Schaltvorgängen. Auf langgezogenen Autobahnsteigungen von etwa 5 Prozent zeigte der dCi-Motor eine erstaunliche Standfestigkeit bei etwa 1.100/min. Das Aggregat besaß selbst noch unter 1.000/min Standfestigkeit und Durchzugsvermögen.

Günstig auch die Verbrauchswerte: So konnte der Premium 420 dCi mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,7 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74,9 km/h beim Gesamtergebnis recht günstig abschneiden. Gegenüber dem Premium 420 dCi Euro 2, der im Vorjahr die Teststrecke absolvierte und hier auch schon ein sparsames Gesamtergebnis von 33,9 l/100 km bei 74,9 km/h erzielte, liegt die Euro-3-Version im Verbrauch eher günstiger.

In der Standardausführung steht das erfreulich komplett ausgestattete Testfahrzeug Premium 420.18 SZM Privilege E3 mit rund 131.490 Euro in der Brutto-/Nettopreisliste. Das bedeutet gegenüber dem vergleichbaren Test-Vorgängermodell Euro 2 einen Aufpreis von etwa 12.382 DM. Doch schon die Serienausstattung mit Euro 3, EBS mit Rundumscheiben und ZF-Schaltgetriebe 16 S 181

TESTERGEBNIS

Autobahn

| | |
|-----------------------------|---------------|
| gefahren km | 377,0 km |
| Verbrauch Ø | 31,9 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 78,8 km/h |
| davon: einfache Strecke A 4 | |
| gefahren km | 34,2 km |
| Verbrauch Ø | 20,3 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 82,9 km/h |

Landstraße

| | |
|-------------------|---------------|
| gefahren km | 70,4 km |
| Verbrauch Ø | 37,0 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 59,3 km/h |

Bergwertung

| | |
|---------------------------|----------------|
| Steigung 8 Prozent, Länge | 3,1 km |
| Verbrauch Ø | 143,1 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 41,0 km/h |

Testverbrauch gesamt

| | |
|-------------------|---------------|
| gefahren km | 447,4 km |
| Verbrauch Ø | 32,7 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 74,9 km/h |

Wetter

sonnig; windig; +18 bis +32°C

Ø = Durchschnitt



Komfortabel: Neue Sitze mit mehr Seitenhalt erhöhen die Bequemlichkeit in der Kabine.

mit Servoshift dürfte für einen entsprechenden Mehrwert sorgen. Hinzu kommt zum Beispiel auch die neue Instrumententafel, über die der Bordcomputer V-Mack III den Fahrer bei seiner Arbeit aktiv unterstützen kann. In Verbindung mit der Software Infomax 2001 lassen sich so auch belastungsabhängige Wartungs- und Ölwechselintervalle errechnen, die im Fernverkehr bei bis zu 80.000 km liegen können.

ADELBERT SCHWARZ