

Beim direkten Vergleich zwischen der Major- und der aktuellen Premiumbaureihe wird der große technische Abstand besonders deutlich.



## Renault Major R und Renault Premium Route

# Ein wenig Nostalgie

Seit 40 Jahren gibt es die Renault Trucks Deutschland GmbH. Da bietet sich eine Vergleichsfahrt mit Major und Premium an.

**D**ie Renault Trucks Deutschland GmbH feierte in diesem Jahr ihren 40. Geburtstag. Aus diesem Anlass ging es mit dem Renault Major R 385 ti auf Tour. Mit von der Partie war auch der Renault Premium Route in der zweiten Generation, der bei Renault derzeit an der Spitze der technischen Evolution im schweren Mittelklasse-Segment steht.

Im Jahre 1978 wurden die Nutzfahrzeug-Marken Renault, Berliet und Saviem unter dem Dach der Unternehmensgruppe „Renault Vehicules Industriels“ (RVI) zu einer neuen Dimension der französischen Nutzfahrzeug-Industrie zusammengeschlossen. Das war auch die Geburtsstunde der Renault Nutzfahrzeuge GmbH in Deutschland mit Sitz im rheinländischen Brühl, die praktisch zeitgleich mit der RVI-Gründung in Frankreich

durch die Zusammenlegung der Vertriebsnetze von Berliet und Saviem entstand. Nach der Übernahme durch den schwedischen Volvo-Konzern im Jahre 2001 firmierte die Gruppe RVI in Renault Trucks und 2002 die deutsche Tochter in Brühl in Renault Trucks Deutschland GmbH um.

**Die Gründung** von Renault Trucks Deutschland liegt auch fast so weit zurück wie die Markteinführung der schweren Renault-Mittelklassebaureihe R, die 1980 in Deutschland eingeführt wurde. Es ließ sich noch ein gut erhaltenes Exemplar aufspüren. So wurde der Renault Major R 385 ti als Leihgabe der LN Leitl Nutzfahrzeuge GmbH aus Eggenfelden auf der anspruchsvollen Teststrecke gefordert. Laut Fahrzeugschein

kam das Fahrzeug mit Erstzulassung im Jahre 1994 in den Verkehr.

Mit von der Partie die Sattelzugmaschine Premium Route 450.18, die den Kippmulden-Sattelanhängen auf der zweiten Runde über die Teststrecke zog. So waren einerseits der Major, Baujahr 1994, mit 385 PS bei 2.000/min und einem maximalen Drehmomentwert von 1.700 Nm bei 1.200/min und andererseits der Premium Baujahr 2008 mit 450 PS bei 1.900/min und einem maximalen Drehmomentwert von beachtlichen 2.140 Nm bei 1.100 bis 1.300/min angetreten. Klar, dass beide Fahrzeuge nicht in einem Vergleichstest bemessen wurden. Die Aktion war eher eine Gegenüberstellung der Technik im schweren Mittelklasse-Segment aus den 80er-Jahren und der aktuellen Technik im Jahre 2008.

Der Kurs führte über die Autobahn- und Landstraßenabschnitte der Fernverkehrs-Teststrecke des KFZ-Anzeiger. Am Ende zählt der Verbrauch als Gesamtergebnis und nicht als Summe der einzelnen Abschnittswerte. So spiegelt sich in den ermittelten Werten nicht die Teststrecke wider. Außerdem wurden beide Modelle jeweils als Zugpferd eines Mulden-Kippers mit nur 30 t Zug-Gesamtgewicht eingespannt.

**Der Major R 385 ti** Baujahr 1994 ist noch kein Oldtimer, dazu müsste das Geburtsdatum mindestens 30 Jahre zurückliegen. Die Bezeichnung Major kam erst nach der letzten Überarbeitung der Baureihe R hinzu, die schließlich im Jahre 1996 durch die Baureihe Renault Premium mit den Baumustern Route für den Fern- sowie Distribution für den Verteiler- und Regionalverkehr abgelöst wurde.

Das Antlitz des Renault Major liegt etwas außerhalb des Zeitgeschmacks, doch er strahlt noch immer Leistungsbereitschaft aus. Die hochgesetzte Stoßstange ohne Frontunterfahrerschutz passt zum Muldenkipper, präsentiert jedoch den

### **Der Premium und der Major wurden jeweils als Zugpferd eines Muldenkippers eingespannt.**

damaligen Standard der Major-Straßenfahrzeuge. Nach einem vergleichsweise hohen Antritt geht es über zwei Stufen in die lange Standardkabine mit einer Ruhe- liege. Der Fahrer findet ein angenehmes Ambiente und für den Regionalverkehr ein einsatzgerechtes Volumen vor. Das langgestreckte Armaturenbrett in der Major-Kabine ist übersichtlich instrumentiert. Dank des in Höhe und Neigung verstellbaren Lenkrads und des vielfältig verstellbaren Fahrersitzes ist eine günstige Sitzposition schnell eingestellt.

Beim Major ist der Fahrer noch die alles entscheidende Größe. Etwas Eingewöhnungszeit brauchte es für die Pedalerie und die Schaltgassenführung des 16-Gang-Schaltgetriebes. Vom Stand aus ging es dann ziemlich zügig auf Tour. Bei nur 30 t Zuggesamtgewicht stehen immerhin ein



**Das elegant geschwungene Cockpit und der Arbeitsplatz im Premium sind in allen Punkten erstklassig gelungen.**

Leistungsverhältnis von rund 13 PS/t und ein maximales Drehmoment-Niveau von etwa 57 Nm/t zur Verfügung. Und der Antriebsstrang zeigt sich mit seiner Auslegung auf 1.380/min ideal auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Mit elektronisch geregelter Luftfederung an der Hinterachse wird eine komfortable Fahrwerksabstimmung bei hoher Fahrstabilität und geringer Kurvenneigung geboten.

Gefallen hat auch das Lenkverhalten mit gut geführter Lenkmittelstellung, ausreichenden Rückstellkräften und stabilem Geradeauslauf. Für ein beachtliches Sicherheitsniveau sorgt die feinfühlig dosierbare Betriebsbremse mit Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten. Weitere Pluspunkte sind eine niedrige Geräuschkulisse in der Kabine sowie ein guter Überblick auf das Verkehrsgeschehen aus der Kabine und in den großdimensionierten Rückblickspiegeln. Insgesamt gesehen hat der betagte Renault Major R ein einfaches Handling zu bieten und verlangt vom Fahrer erfreulich geringe Betätigungskräfte beim Lenken, Schalten und bei der Bedienung der Pedalerie.

**Der Premium Route 450.18** stellt bei seinem Auftritt den Major R ziemlich weit in den Schatten. Das Antlitz der inzwischen schon zweiten Premium-Generation wirkt mit seinen respektheischenden maskulinen Zügen und der jugendlichen Ausstrahlung auf den ersten Blick sympa-



**Das langgestreckte Armaturenbrett und der Arbeitsplatz im Major sind übersichtlich sowie ergonomisch günstig konzipiert.**

thisch. An Bord gibt es begeisternde Technik und hohen Komfort. Der Fahrer kann sich nach bequemem Antritt über drei Trittstufen ins Fahrerhaus schwingen. Das Interieur der Hochdach-Schlafkabine ist überaus ansprechend und bietet ein großzügiges Kabinenvolumen. So lässt sich das Premium-Fahrerhaus auch im nationalen Fernverkehr mit zeitgemäßem Komfort einsetzen.

Bemerkenswert ist auch das elegant geschwungene Armaturenbrett mit seiner übersichtlichen Instrumentierung. Die Bedienung fast aller wichtigen Fahrzeugfunktionen einschließlich Freisprecheinrichtung und Radiofernbedienung sind an der Lenksäule und im Multifunktionslenkrad zusammengefasst. Damit muss sich der Fahrer zunächst vertraut machen, hat es dann jedoch einfach: nach dem Motorstart den Anfahrang über den Kombi-Tippschalter an der Lenksäule anwählen und dann Gas geben. Alles andere wie das Kuppeln, die Gangwahl und das

**TECHNISCHE DATEN**

**Premium Route 450.18:**

**Major R 385 ti:**

jeweils als Sattelzugmaschine für das schwere Mittelklasse-Segment

**Maße und Gewichte:**

Länge: 6,04 m/5,95 m; Breite: 2,50 m; Höhe (Kabinendach): 3,55 m/3,07 m; Radstand: 3,90 m/3,80 m; Leergewicht (jeweils laut Standard-Datenblatt): 6.960 kg/6.610 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1 t/11,5 t, 7,5 t/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: jeweils 18 t/40 t; Test-Zuggesamtgewicht: jeweils 30 t

**Antriebsstrang:**

**Motor:** flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor gemäß Euro 5 mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue; Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregelte Pumpe-Düse-Elemente pro Zylinder; **6-Zylinder-Diesel gemäß Euro1 mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung und Direkteinspritzung;** Hubraum: 10,8 l/12,0 l; Leistung: 450 PS (331 kW) bei 1.900/min, **385 PS (283 kW) bei 2.000/min;** maximales Drehmoment: 2.140 Nm bei 1.100/min bis 1.300/min, **1.700 Nm bei 1.200/min**

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

**Getriebe:** 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe Optidriver+ in 2-Pedaltechnologie und Fahrprogrammregelung, **synchronisiertes Schaltgetriebe B18 mit 16 Fahr- sowie 2 Kriech- und 2 Rückwärtsgängen**

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Starrachse; Gesamtauslegung: 1.140/min bei 80 km/h, **doppelt übersetzte Außenplanetenachse; Gesamtauslegung: 1.380/min bei 80 km/h**

**Fahrwerk:**

**Federung:** (jeweils Premium und Major) vorne: Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre luftgedeferte Antriebsachse mit Stoßdämpfer und Stabilisator

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsssystem mit EBS und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktionen; optional ESP und Dekompressions-Motorbremse Optibrake+ (Verzögerungsleistung: 374 PS); **2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsssystem und ABS; Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten; Stauklappen-Motorbremse;** Hilfs- und Feststellbremse (jeweils Premium und Major): über Federspeicherbremszylinder auf Hinterräder wirkend

**Reifen:** 315/80 R 22,5 (jeweils Premium und Major)

Schalten übernimmt das Automatik-Schaltgetriebe Optidriver+ in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung.

**Der Motor im Premium** besitzt 10,8 l Hubraum. Bei 30 t Zuggesamtgewicht ergibt sich ein kräftiges Muskelspiel mit einem Leistungsverhältnis von 15 PS/t

und einem maximalen Drehmomentniveau von 71 Nm/t. Im Vergleich zum 12-l-Diesel im Major hat der 10,8-l-Motor im Premium rund 16 Prozent mehr Leistung und immerhin 26 Prozent mehr Drehmoment zu bieten. Renault Trucks ist außerdem beim Premium mit dem 12-Gang-Optidriver+ in der Auslegung auf 1.140/min bei Autobahntempo 80 km/h eine perfekte Abstimmung auf die durchzugsstarke Motorcharakteristik für eine hohe Fahrharmonie und ausgezeichnete Fahrbarkeit gelungen. Allerdings sollte bei Einsatzprofilen mit überwiegend voller Ausladung und hügeliger Topographie die empfohlene Auslegung auf 1.230/min bei 80 km/h gewählt werden.

Klar, dass der Premium alles mindestens eine Klasse besser kann als die Vorgänger-Baureihe Major R. Doch bei Fahrstabilität und Lenkverhalten sowie Fahrwerksabstimmung sind beide nicht so weit voneinander entfernt.

Auch die Verbrauchergebnisse sprechen für sich: So erreichte der Premium 450.18 auf der sehr anspruchsvollen Teststrecke ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 33,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,7 km/h, wobei Durchschnittsgeschwindigkeiten von 78,8 km/h auf dem Autobahnabschnitt und von 61,8 km/h auf dem Mischstreckenabschnitt erreicht wurden. Beim Major R 385 ti waren es 36,3 l/100 km bei 69,9 km/h sowie Tempo 78,9 km/h auf dem Autobahn- und 58,1 km/h auf dem Mischstreckenabschnitt. Damit lag der Premium im Vergleich mit dem Major beim Gesamtverbrauch um sieben Prozent niedriger und bei den Transportleistungen um 2,5 Prozent höher.

**Der Evolutionsschub** sorgt dagegen bei der aktuellen Premium-Generation für reichlich Abstand zur Vorgänger-Baureihe: Zum Beispiel ist der Major R 385 ti gemäß Euro 1 unterwegs; der Premium 450.18 fährt dagegen gemäß Euro 5 mit SCR-Technologie und Ad-Blue. Das bedeutet eine Reduktion von Kohlenwasserstoffen (HC) und Kohlenmonoxid (CO) um jeweils knapp ein Drittel sowie der Stickoxide (NO<sub>x</sub>) um immerhin 69 Prozent und der Ruß- und Feinstaub-Partikel (PM) um sogar 95 Prozent.

Im Zuge einer stillen Revolution haben sich vor allem in den letzten zehn Jahren Elektronik-Architekturen mit komplexen CAN-BUS-Systemen in Nutzfahrzeugen durchgesetzt. Das ermöglicht die einfache Kommunikation zwischen Fahrzeugrechner und peripheren Steuergeräten. So wird beim Premium die Druckluftversorgung über ein elektronisches Management (APM = Air Product Management)

**Die technische Evolution sorgt für reichlich Abstand zwischen der Premium- und Major-Baureihe.**

geregelt. Scheibenbremsen vorn und hinten sowie EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen, Notbremsassistent, Rollsperrbremsen als Berganfahrhilfe und Bremsbelagverschleißausgleich sowie die Warnfunktion bei zu hohen Radbrems-temperaturen und schlechter Lastzugabstimmung sorgen für höchste Sicherheit und Wirtschaftlichkeit.

Optional lässt sich noch das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) integrieren. Hinzu kommt ein elektronisches Bremsen-Management mit der Integration von leistungsstarken Dauerbremsen wie der optionalen Motorbremse Optibrake (Verzögerungsleistung: von 218 PS bei 1.500/min bis 374 PS bei 2.300/min) sowie ZF-Intarder oder Voith-Retarder und beim Optidriver+ auch ein Motorbremschaltprogramm.

Die elektronische CAN-BUS-Architektur ist auch die Voraussetzung für den Einsatz neuester Fahrerassistenzsysteme wie den abstandsgeregelten Tempomat/Bremsomat (ACC) und den Spurverlassenswarner (LGS), die bei Renault Trucks in naher Zukunft als Option zur Verfügung stehen sollen. So bleibt das Thema Nutzfahrzeugentwicklung auch in Zukunft weiterhin spannend.

**ADELBERT SCHWARZ.**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz CharterWay

# Wir machen. Sie erfolgreich.

**Mercedes-Benz CharterWay macht Ihren Fuhrpark wirtschaftlicher.** Denn CharterWay bietet kombinierte Dienstleistungen rund um Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge: CharterWay Service sorgt dafür, dass Ihre Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge zu überschaubaren Fixkosten immer auf dem neuesten technischen Stand und nach Plan einsetzbar sind. CharterWay Service-Leasing umfasst zusätzlich die

individuelle Fahrzeugbeschaffung ohne hohes Investitionsvolumen. Und die CharterWay Miete liefert bei Bedarf schnelle und einfache, kurz- oder längerfristige Transportlösungen mit minimalem Handlings- und Finanzierungsaufwand. Mehr darüber, wie Mercedes-Benz CharterWay zum Erfolg Ihres Fuhrparks beitragen kann, unter [www.charterway.de](http://www.charterway.de).